

**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 2**

-

**SECONDE PARTIE**

**LA ROYALE EN MÉDITERRANÉE**

**ET**

**TROISIÈME PARTIE**

**LA SANTÉ DES MARINS DE L'ÉTAT DANS L'ESPACE MÉDITERRANÉEN**

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

**Jury**

Olivier RAVEUX, Directeur de Recherches-HDR-CNRS-MMSH-TELEMMe, 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



**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 2-**

**SECONDE PARTIE**

**LA ROYALE EN MÉDITERRANÉE**

—

**TROISIÈME PARTIE**

**LA SANTÉ DES MARINS DE L'ÉTAT DANS L'ESPACE MÉDITERRANÉEN**



## Introduction

### Peut-on borner à cette mer une histoire navale de la Méditerranée contemporaine ?

La garde navale des intérêts nationaux et impériaux en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle est confiée à des commandements maritimes distincts, dont l'importance militaire, le degré d'autonomie, l'ancienneté comme la durée d'existence sont très variables. Sur le plan opérationnel et disciplinaire, la direction des forces navales est partagée entre les commandants régionaux « de la Marine » en Provence, en Corse, en Algérie, en Tunisie enfin, après 1881, et les officiers auxquels sont confiées l'escadre d'évolutions et les stations déployées dans les eaux internationales ou étrangères. Appelées également divisions, ces stations non métropolitaines couvrent des théâtres maritimes d'ampleur fort inégale<sup>1</sup>. Les plus modestes, ainsi la station de Civitavecchia au milieu du siècle et sous le Second empire, ne dépassent guère les eaux de ce port, tandis que d'autres — la station du Levant — couvrent une aire maritime d'1,5 million de km<sup>2</sup>. Avant la création de la sixième préfecture maritime de Bizerte en 1912, tous ces commandements relèvent, pour les affaires logistiques et sanitaires, de la cinquième préfecture maritime, dont le port de Toulon est le centre.

À l'exception de l'escadre d'évolutions, qui peut combattre sur toutes les mers européennes, les forces navales déployées en Méditerranée ne dépassent pas les limites naturelles de cette mer que sont, à l'Ouest, le détroit de Gibraltar, et l'isthme de Suez, à l'Est. Au nord de la mer Égée, l'entrée des Dardanelles marque théoriquement la limite septentrionale du déploiement des forces navales françaises. Respectant des usages anciens, confirmés par le traité de Paris (1856) et le traité de Londres (1871), la France tient, en effet, la mer Noire pour un espace maritime singulier ouvert aux navires de commerce de toutes les nations, mais où passent les navires de guerre armés des seuls États riverains. Les délimitations des stations ne sont pas toutefois immuables, mais dépendent des circonstances militaires comme des nécessités politiques. Dans les six mois qui précèdent la guerre de Crimée, l'escadre d'évolutions et le *Malta Squadron* intègrent progressivement les Détroits, la mer de Marmara et les rivages ottomans de la mer Noire dans leur sphère d'action logistique et militaire. Cette extension est bien sûr amplifiée par l'entrée en guerre des nations occidentales en mars 1854. Une fois la guerre de Crimée réglée par l'évacuation des forces alliées et la signature du traité de paix de Paris en mars 1856, les Dardanelles redeviennent la limite au-delà de laquelle les ambassadeurs de France à Constantinople sollicitent un *firman* pour permettre à des navires de guerre français désarmés de remonter les Détroits. La dénonciation unilatérale du traité de Paris par les Russes en octobre 1870 remet en cause la fermeture des Détroits aux navires de guerre européens<sup>2</sup>. Admettant, non sans mal, la fin de la neutralisation de la mer Noire (13 mars

<sup>1</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 4-5.

<sup>2</sup> Sur cette question : Serge Goriainow, *Le Bosphore et les Dardanelles. Étude historique sur la Question des Détroits*, Paris, Plon Nourrit et C<sup>ie</sup>, 1910.

1871)<sup>3</sup>, le concert des Nations, réserve le passage des escadres en temps de paix à des situations d'extrême urgence. Concrètement, le rayon d'action ordinaire de la station du Levant n'est pas modifié, puisque le passage des Détroits demeure toujours, en temps normal, interdit aux navires de guerre européens. En revanche, le percement du canal de Suez étend jusqu'aux parages d'Aden le rayon d'action des forces navales stationnant en Méditerranée orientale. En 1885, le croiseur *Seignelay* de la division navale du Levant passe de Port Saïd à Suakin, touche au port d'Aden, avant de rejoindre Obock, Hoddeidah, Suez puis Alexandrie pour finir sa croisière en montrant le pavillon le long des côtes de la Turquie d'Asie<sup>4</sup>.

Ces variations, somme toute mineures et ponctuelles, que les autres grandes marines de guerre connaissent, seraient de simples corrections, si la Méditerranée était un théâtre maritime lointain ou un espace aussi clos que la mer Caspienne. Il n'en est rien et n'en a jamais rien été, bien au contraire.

### ***La circulation des personnels et des matériels avec les bases et les forces navales du Ponant : une réalité ordinaire en temps de paix***

Depuis la constitution des forces navales nationales au XVII<sup>e</sup> siècle, l'administration et les missions des forces déployées en Méditerranée ont toujours été associées, de près et de loin, aux unités comme aux bases du Ponant<sup>5</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle, cette collaboration est une donnée aussi constante que banale du fonctionnement des forces navales méditerranéennes. Accentuée par la propulsion vapeur, mais également par la constitution des réseaux télégraphiques et ferroviaires, la proximité relative des bases « ponantaises » permet en effet d'échanger les personnels entre les ports de guerre et de faire passer de l'Océan à la Méditerranée des matériels, des vivres et des navires. Quelques exemples serviront ici à montrer la banalité de ces mouvements en temps de paix. En mai 1852, le *Requin* jette l'ancre dans le port de Toulon après avoir quitté Rochefort, longé les côtes portugaises, andalouses, marocaines et baléares, puis mené une longue croisière sur les côtes algériennes. Parti de Brest pour rallier la station du Levant, le brick *Obligado* est renvoyé dans ce port à la fin de 1857. Deux décennies plus tard, le cuirassé de station *La Galissonnière*, un vétéran des missions ultra-marines, est réarmé à Cherbourg durant l'hiver 1881, rallie la station du Levant dont il devient le vaisseau-amiral. Quand le CA Fournier reçoit, en janvier 1896, le commandement de la première école supérieure flottante d'application, deux des croiseurs cuirassés qui forment sa division appartiennent à l'escadre d'évolutions, mais le troisième, le *Latouche-Tréville* vient de Cherbourg. Après 1909, la réorganisation des escadres métropolitaines entraîne également d'importants déplacements entre les ports de Brest et de Toulon. En 1911, la 1<sup>re</sup> escadre, établie dans ce port, accueille tous les cuirassés de 18 000 t. jusque là répartis entre les deuxième et

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 97-99.

<sup>4</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, tome XIX, Rapport médical de fin de campagne du croiseur *Le Seignelay*, 1<sup>er</sup> février 1884 et 1<sup>er</sup> novembre 1885.

<sup>5</sup> À titre d'exemple : C. Le Mao, « Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (...) », art. cité, p. 64-65.

cinquième préfectures maritimes<sup>6</sup>. Les entraînements comme les exercices conjoints, mais également les visites des chefs d'État ou les revues navales sont d'autres occasions de passer du Ponant en Méditerranée, et inversement. Alors que la conversion de l'escadre d'évolutions à la vapeur vient de s'achever, le VA Romain-Desfossés l'emmène à Cherbourg assister en août 1858 à l'entrevue de la reine Victoria et de Napoléon III, qui est le dernier acte de l'alliance nouée durant la guerre d'Orient<sup>7</sup>. La même année, deux vaisseaux passent le détroit pour rallier Lisbonne, où la France veut appuyer ses réclamations commerciales<sup>8</sup>. En 1865, la constitution de la première escadre cuirassée est suivie d'une croisière dans l'Atlantique menant l'armée navale jusqu'aux Canaries, avant son retour en Méditerranée occidentale. Une quinzaine d'années plus tard, la réunion des escadres de la Manche et de la Méditerranée est décidée, en juillet 1879, afin de mener une étude générale des qualités nautiques et militaires des navires de ligne les plus récents<sup>9</sup>. Ces passages d'un théâtre à l'autre sont également fort communs à la Belle Époque. À l'issue des manoeuvres estivales en Méditerranée en 1907, l'escadre du Nord détache la 2<sup>e</sup> division des croiseurs du CA Philibert qui formera, les mois suivants, la division du Maroc. Quand l'amiral Eugène de Fauque de Jonquières succède en 1909 à l'amiral Germinet, le nouveau chef de l'escadre d'évolutions emporte ses cuirassés au Ponant pour la « tournée des casinos », riche en escales mondaines, mais entrecoupée d'exercices divers<sup>10</sup>. Autant de mouvements qui doivent tempérer l'image d'une escadre d'évolutions croisant *ad vitam aeternam* entre Toulon, Naples et Barcelone<sup>11</sup>. Toute l'histoire des campagnes navales et militaires dans les eaux européennes est ponctuée enfin par des mouvements entre les ports ponantais et la Méditerranée centrale. Nul n'imagine en effet que l'instruction nautique d'une escadre métropolitaine puisse se borner à son champ ordinaire d'action et d'exercice, l'utilité d'une concentration stratégique demeurant à l'ordre du jour tout au long du siècle soit contre les Britanniques, soit contre une coalition de puissances continentales.

### ***Se préparer au basculement des forces métropolitaines d'une mer à l'autre contre le Royaume-Uni et la Triplice***

Le basculement des forces stratégiques de la Méditerranée occidentale vers les autres zones maritimes nationales — côtes bretonnes, Manche, mer du Nord —, est une opération complexe, mais nécessaire depuis les tout premiers temps de la Royale. Pour étoffer les forces mobilisées face à La Rochelle en 1627-1628, le cardinal de Richelieu fait ainsi passer dans l'Atlantique dix galères et plusieurs vaisseaux, partis de Toulon. Les basculements d'une mer à l'autre précèdent et suivent

<sup>6</sup> R. Dumas et G. Prévotaux, *Les cuirassés français de 18 000 tonnes*, *op. cit.*, p. 115.

<sup>7</sup> <https://troisponts.net/2020/04/02/lempereur-napoleon-iii-et-la-reine-victoria-a-cherbourg-le-6-aout-1858/>

<sup>8</sup> SHD-V-M, BB 7-2, CF de Varron, « Comparaison des armements maritimes 1847-1871, tableaux comparatifs des forces françaises et anglaises en 1847 et en 1870 », 1<sup>er</sup> mars 1870.

<sup>9</sup> Manuscrit, le journal de cette enquête a été déposé au département des manuscrits au SHD de Vincennes où il se trouve : SHD-V-M, MS-392/3.

<sup>10</sup> Amiral Decoux, *Adieu Marine (...)*, *op. cit.*, p. 87-91.

<sup>11</sup> H. Duroch, *Souvenirs Maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 103-117 ; 277-281.

les opérations navales et amphibies durant les guerres révolutionnaires et impériales puis tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Quand l'amiral Duperré organise l'embarquement du corps expéditionnaire lancé contre Alger, il mobilise les forces du Ponant, qu'il connaît bien pour avoir dirigé la préfecture maritime de Brest, les trois années précédentes.

« Il s'agissait », écrit un médecin attaché au port de Brest, « de l'armement de tout ce que nos ports de guerre renfermaient de bâtiments susceptibles d'être mis en état de prendre la mer. Il ne fallait pas moins que cela, en effet, indépendamment d'une multitude de bâtiments de commerce nolisés par le gouvernement, pour suffire aux besoins de la grande expédition décidée contre le dey d'Alger<sup>12</sup>»

Au tout début de la guerre d'Orient, la Marine concentre le plus gros de ses moyens en Méditerranée puis en mer Noire, au détriment des opérations dans la Baltique où ne sont envoyés que des vaisseaux à voiles. Les six unités de l'escadre de l'Océan, réunie à Brest, basculent alors en Méditerranée pour être rassemblées à l'escadre en mer Noire<sup>13</sup>. Au printemps 1854, seuls neuf vaisseaux à voiles sont réunis à Brest pour rallier la Baltique, les unités mixtes comme les autres forces navales étant chargées soit de tenir le blocus de la mer Noire soit du transport des troupes<sup>14</sup>. À la fin de l'année suivante, le renforcement de la flottille de siège déployée contre Kinburn impose le détachement de Cherbourg de la batterie flottante *Dévastation*, remorquée, non sans mal, par l'*Albatros*<sup>15</sup>. Durant la guerre d'Italie de 1859, le corps de bataille de Toulon est étoffé par trois unités venant du Ponant. Ces vaisseaux — *Donawerth*, *Arcole* et *Alexandre* — participent au transport des troupes de Provence et d'Algérie sur le théâtre nord-italien, tandis que Brest arme encore quatre vaisseaux, placés sous les ordres du VA Fourichon (1809-1884)<sup>16</sup>. Au lendemain de la brève guerre d'Italie, les navires ponantais retrouvent leurs ports d'attache<sup>17</sup>. Cette mobilité tactique et stratégique n'échappe pas à l'attention des autorités militaires et navals qui savent le rappeler au Parlement pour obtenir des crédits. Reprenant une antienne bien connue, mais à laquelle les opérations récentes donnent du poids, l'Inspecteur Général des Fortifications britannique Burgoyne avance en 1856 l'inquiétant schéma d'une manoeuvre conjointe des escadres de Brest et de Toulon. « La plus grande flotte, nous la supposons à Toulon, profite d'une opportunité pour s'échapper du port en échappant à la surveillance anglaise<sup>18</sup> ». Une fois réunies, les escadres de Brest et de la Méditerranée écartent la flotte de blocus anglais, foncent sur Cherbourg, empêchent la jonction des flottes de la Manche et de Malte, avant de couvrir le débarquement d'un corps expéditionnaire en

<sup>12</sup> C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques (...)*, op. cit., p. 87.

<sup>13</sup> SHD-V-M, BB 5-136, « Notes sur les armements de 1854 », 12 janvier 1856.

<sup>14</sup> BATESTI, I, p. 91-92 ; Andrew Rath, *The Crimean War in Imperial context, 1854-1856*, Palgrave Macmillan, 2015, p. 56.

<sup>15</sup> Cf. H. Langlois, « La *Dévastation*. Épisodes et souvenir de la guerre d'Orient », art. cité,

<sup>16</sup> A. De Varannes, « La Marine française dans la Guerre d'Italie », *Revue des Deux Mondes*, t. 25, 1860, p. 137.

<sup>17</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, « Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble », 1<sup>er</sup> Janvier 1860. Le *Donawerth* demeure en Méditerranée au début de la décennie 1860.

<sup>18</sup> NA Kew, WO 33-8 (078), Général Burgoyne, « *Popular fallacies with regard to our security against invasion* », 1856.



profitant de cette brève hégémonie maritime. Une décennie plus tard, ce sont les forces de la Méditerranée qui basculent dans l'Atlantique et prennent part aux vaines campagnes de blocus contre la Prusse en mer du Nord puis dans la Baltique<sup>19</sup>. Une fois les dernières opérations de Tunisie menées en juillet 1881, plusieurs canonnières, venues de Lorient et de Rochefort, relèvent des unités de même importance qui soit retournent en métropole, soit partent pour l'Extrême-Orient par la route de Suez<sup>20</sup>.

Durant les trois décennies suivantes, alors qu'émergent de puissances navales en Méditerranée comme en mer du Nord, la répartition des unités métropolitaines fait l'objet d'une intense réflexion. Dans les premiers temps de la Triplice (1882-1886 env.), l'EMG entend sécuriser très vite la Méditerranée dès le début de la guerre, avant de ramener toute l'escadre dans la Manche et la mer du Nord et d'écraser les forces navales allemandes. Par la suite, l'hypothèse d'un basculement rapide de la Méditerranée à l'Atlantique est contrariée par l'émergence de la flotte hauturière allemande, et bien plus encore par l'éventualité d'une lutte armée contre la seule *Royal Navy*<sup>21</sup>. Faut-il déployer dans la Manche tous les croiseurs de l'escadre, afin d'y tenir en échec le Royaume-Uni et d'y conduire la guerre de course la plus fructueuse ? Défendue dans le mémorandum du 3 décembre 1898, cette option suscite assez de réserves pour montrer l'ampleur des doutes sur ce déploiement et les lignes doctrinales qui l'inspirent<sup>22</sup>. Quelle utilité tactique retirer de l'envoi à Brest de garde-côtes dont la tenue en mer inspire des réserves dans les eaux varoises mêmes ? Faut-il, au contraire, concentrer le gros des navires de ligne en Méditerranée pour déjouer les manœuvres italiennes et tenir les lignes impériales avec l'Afrique du Nord<sup>23</sup> ?

Bien naturellement, la Rue Royale n'ignore pas que ce que peuvent les Français, les Britanniques le peuvent aussi en mobilisant des moyens colossaux. Disposant à l'entrée de la Méditerranée, d'une base navale bien défendue, Gibraltar, la *Navy* est en mesure de faire passer vers Malte et le Levant des renforts venus des eaux nationales ou stationnant au large du Portugal. Durant le second semestre 1840, au commencement de la guerre de Crimée, pendant l'expédition d'Égypte de 1882, durant enfin les crises anglo-russes de 1877-1878 et de 1885, les marins français sont les témoins admiratifs de mouvements maritimes et militaires d'ampleur, facilités par les capacités logistiques accrues de Gibraltar et surtout de Malte. En 1898, le basculement à Gibraltar de la flotte de la Manche (*Channel Fleet* ou *Squadron*) donne aux Anglais un très net avantage numérique en Méditerranée occidentale. Cet atout leur permet soit de tenter un raid contre Toulon soit de bloquer étroitement ce port et de maintenir ouverte leur voie commerciale entre Suez et l'Atlantique. L'emploi militaire, dès 1855, de la route terrestre de l'isthme de Suez puis du canal de

<sup>19</sup> SHD-V-M, BB 5-137, « Notes sur les Armements 1861-1873 », Années 1870 et 1871.

<sup>20</sup> B. Girard, *Souvenirs Maritimes (...)*, *op. cit.* p. 75-76 et 85.

<sup>21</sup> On se reportera ici aux pièces versées dans le fonds SHD-V-M BB 8-2424 relatives à l'analyse de la crise de Fachoda : plans ministériels, réponses des officiers généraux, réunions et décision finale.

<sup>22</sup> SHD-V-M, BB 8-2424, VA Lallandrouze de Lamornaix, CeC l'escadre du Nord, au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 8 décembre 1898, Secret.

<sup>23</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, CF Chasseriaud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée », 16 avril 1886.

Suez après 1870 ne laisse pas non plus d'impressionner les experts français, frappés par l'occupation anglo-indienne de Chypre en 1878 et par l'aisance de la victoire britannique en Égypte en 1882. De ce constat, les partisans d'une stratégie de guerre d'escadre comme les tenants d'une lutte côtière menée par des gardes-côtes et des torpilleurs tirent les mêmes principes d'action — tenir la Méditerranée occidentale ouverte, prévenir tout blocus de Toulon —, mais en développant des arguments opposés. Pour les premiers, la concentration des moyens de haute mer en Méditerranée occidentale peut seule donner à la France les moyens d'une victoire ou de retarder la défaite. Pour les seconds, il faut agir puissamment dans la Manche, tandis que la concentration de flottilles de torpilleurs le long des côtes nord-africaines brisera la voie maritime anglaise entre Gibraltar, Malte, et les îles Britanniques. Dans une moindre mesure, les plans contre la Triplice sortent également d'un cadre exclusivement méditerranéen. En effet, il faut non seulement envisager, et ce dès 1885-1886, une éventuelle alliance des Britanniques à la coalition ennemie, mais aussi tenir compte, fort sérieusement après 1900, des capacités croissantes de la marine allemande tant dans la mer du Nord que dans la Manche<sup>24</sup>. Très offensifs, les plans contre l'Italie sont ainsi justifiés, jusqu'à l'extrême fin du siècle, par la nécessité d'éliminer ce rival avant l'arrivée de leurs alliés en Méditerranée occidentale<sup>25</sup>. L'examen, longtemps superficiel et dédaigneux, des opérations possibles de l'allié russe, envisage également ce que ce dernier est en mesure de faire dans la Baltique comme en mer Noire. Ces essais stratégiques, ces différents plans de guerre comme ces « thèmes » tactiques ne sont que la partie la plus spectaculaire de mouvements continuels de navires, de matériels et d'hommes entre les trois façades européennes de la métropole et leurs horizons les plus lointains.

### ***La Méditerranée dans un âge de dilatation impériale et navale ultra-marine***

Premier port de guerre méditerranéen, Toulon, est perpétuellement engagé dans les grandes entreprises militaires européennes et non-européennes de la France<sup>26</sup>. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, la dilatation ultra-marine des activités logistiques de Toulon est ponctuelle. Elle se limite alors à l'envoi de vivres, d'armes et de personnels dans les nouveaux territoires impériaux océaniques et ouest-africains. Les entreprises extrême-orientales du Second empire accentuent cette ouverture. Les canonnières construites à La Seyne, au tout début de 1860 pour le théâtre d'opération chinois, sont acheminées jusqu'en Orient, via Gibraltar puis Le Cap. Entre le 5 décembre 1859 et le 11 janvier 1860, huit transports prennent à Toulon du matériel et un peu moins de 5 000 soldats qui, suivant la même route, arrivent dans les eaux chinoises au terme d'un voyage de trois à quatre mois. Se développant les années suivantes avant même l'achèvement du canal de Suez, l'emploi militaire de la route terrestre de l'isthme de Suez et de ses terminus portuaires renforce considérablement la

<sup>24</sup> SHD-V-M, BB 8-2424, VA Ménard, Préfet Maritime (Lorient), au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, « Réponse à la dépêche du 3 décembre 1898 », Secret, 10 décembre 1898.

<sup>25</sup> *Ibidem*, Cabinet du ministre, « Mémoire sur la politique maritime de la France », secret, s. d, Novembre - début Décembre 1898. Document transmis le 3 décembre 1898 aux officiers généraux membres du CSM.

<sup>26</sup> En attendant de pouvoir consulter la thèse de V. Mariet, on en lira l'exposé : V. Mariet, « De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort, port impérial au XIX<sup>e</sup> siècle (1793-1913) », art. cité, p. 135-147.

fonction « extrême-orientale » de la base de Toulon. Non seulement le transport régulier de matériels et de rechanges via Alexandrie se banalise<sup>27</sup>, mais l'Égypte devient le premier échelon méditerranéen pour la réception de convalescents rapatriés de Cochinchine comme des effets des personnels décédés en Asie<sup>28</sup>. Tout au long de la III<sup>e</sup> République, le lien logistique et sanitaire entre Toulon et les possessions indochinoises est maintenu par une noria de transports, de navires sanitaires et de bâtiments de guerre dont l'action militaire s'étend aux eaux japonaises, coréennes et chinoises<sup>29</sup>. Lors de la guerre contre la Chine en 1885, l'activité ordinaire de l'arsenal décline au profit des missions logistiques au bénéfice de l'escadre française. De leurs croisières dans l'Océan Indien et les eaux chinoises, les officiers de marine ramènent parfois un domestique, moult trophées, plus ou moins licitement acquis, d'innombrables aquarelles et dessins<sup>30</sup>, mais également un intérêt marqué pour le thé, les meubles en laques et ... l'opium que certains médecins de la Marine, vétérans de la division de l'océan Indien, connaissaient et employaient de longue date<sup>31</sup>. Comme dans les forces armées britanniques, l'argot naval prend ici et là quelques mots venus de ces grands lointains ultra-marins — ainsi « moko » et « pilou-pilou »—, mais également quelques coutumes. À la fin du siècle, le factionnaire assumant la garde des logements du pacha d'un grand bâtiment abandonne la vieille pique pour une nouvelle arme d'apparat — la hallebarde — dont le dessin s'inspire de ces armes chinoises dont étaient dotés les soldats accompagnant les mandarins<sup>32</sup>. La base varoise est associée, enfin, de loin aux grands faits d'armes accomplis en Extrême-Orient. Quand la dépouille du très respecté Courbet parvient aux Salins d'Hyères, à Port Pothuau, les marins de l'amiral Krantz, le préfet maritime, et la musique de l'amiral reçoivent le corps et l'accompagnent jusqu'à la gare des Salins, tandis que les canons du *Colbert* saluent le plus illustre marin de la France<sup>33</sup>. Les années suivantes, la présence au sein de l'escadre de l'*Amiral-Courbet*, ex-*Foudroyant*, entretient en Provence la mémoire de la victorieuse guerre franco-chinoise (1884-1885)<sup>34</sup>. Les officiers ayant servi sous les ordres de l'amiral défunt forment, au sein de l'escadre, une élite respectée. Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la connexion entre Toulon et l'Extrême-Orient est entretenue par la présence de jeunes officiers revenus de leur tour colonial dans les mers

<sup>27</sup>SHD-V-M; BB 4-795, Ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, au commandant supérieur des forces navales françaises en Égypte, 6 février 1861. Lettre annonçant l'embarquement à Toulon de deux hélices de rechange pour deux avisos à vapeur déployés dans les mers de Chine.

<sup>28</sup>SHD-T-M, 2 A 6 342, Commandant des forces navales stationnées en Égypte au Préfet maritime (Toulon), 9 octobre 1860 ; *ibidem*, Le même au même, 12 novembre 1860.

<sup>29</sup> À titre d'exemple la narration par l'amiral Schwerer d'une mission logistique durant la crise de Fachoda : Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie maritime (...)*, *op. cit.*, p. 58-68.

<sup>30</sup> Jacques Schirmann, *Gervèse peintre et marin*, Édition du Gerfaut, 2006.

<sup>31</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale de la flotte française dans la mer Noire pendant le guerre de Crimée*, Paris, J. Baissière et fils, 1861, p. 39 ; Henri Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 15.

<sup>32</sup> <https://actumaritime.com/2016/12/15/us-et-coutumes-des-marins-et-le-ceremonial-a-bord/>

<sup>33</sup> *L'intransigeant*, édition du 27-8-1885, cité dans [http://wikiplm.railsdautrefois.fr/wikiPLM/index.php?title=26\\_août\\_1885,\\_le\\_dernier\\_voyage\\_de\\_l%27amiral\\_Courbet\\_de\\_Hyères\\_à\\_Abbeville](http://wikiplm.railsdautrefois.fr/wikiPLM/index.php?title=26_août_1885,_le_dernier_voyage_de_l%27amiral_Courbet_de_Hyères_à_Abbeville) ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_krantz\\_jules.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_krantz_jules.htm) ; R. Monaque « La mort de l'amiral Courbet (...), art. cité, p. 221-225.

<sup>34</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie maritime (...)*, *op. cit.*, p. 75-86.

du Sud et les eaux indochinoises. Leurs chefs sont également de « vieux indochinois » tel l'amiral Boué de Lapeyrère, un ancien second de Courbet, qui reçoit le commandement de la première Armée Navale en 1911<sup>35</sup>. L'opiomane, mais également certaines affaires désagréables comme le naufrage dans la baie d'Along du *Sully*, dont le commandant passa en conseil de guerre à Toulon en 1905, sont d'autres aspects, moins reluisants, de ces liens humains, administratifs et matériels entre la base varoise et l'Extrême-Orient<sup>36</sup>. Cette ouverture ultra-marine n'est pas exclusivement extrême-orientale, mais intègre d'autres espaces et d'autres traditions navales.

Bien que leurs apparitions soient ponctuelles et militairement modestes, les divisions russes, américaines, hollandaises et allemandes qui croisent en Méditerranée ne sont pas invisibles. Non seulement les croiseurs français les rencontrent dans les grands ports étrangers, mais ces forces sont reçues dans les grands ports métropolitains et entourées des prévenances que dicte la courtoisie navale. Ce sont ainsi les navires de la division Farragut de l'*US Navy* que le VA Gueydon (1809-1886) accueille à Toulon en janvier 1868. Les dîners et les déjeuners officiels rythment naturellement cette visite. La question du Mexique oblige certes à la prudence les uns comme les autres. Alors que la France évacue ce pays, les allusions à la calamiteuse expédition des années passées sont soigneusement prohibées autant par les Français que par les Américains, tant les tensions avaient été vives entre leurs gouvernements<sup>37</sup>. Heureusement, le passé commun, parfois amical, et l'éthique militaire permettent de délier les langues. Alors que les toasts à l'amitié des deux nations se suivent, les marins français et leurs homologues échangent leurs souvenirs combattants. La curiosité admirative comme l'intérêt professionnel marchent ici de conserve. Analysant le 31 janvier 1868, les capacités tactiques de son escadre, le comte Henri de Gueydon avance ses arguments en faveur d'un assaut rapproché et d'une artillerie moyenne d'abordage en s'appuyant sur la prise du *Tennessee* par l'amiral Farragut en mai 1864 lors de l'attaque de Mobile. Sans doute aucun, cette allusion fait écho aux propos de table où le marin américain, très populaire en France, a été invité à raconter ses plus beaux faits d'armes dans le détail par les officiers français<sup>38</sup>. Dans une marine qui voit dans la guerre de raid un de ses grands atouts régionaux, on peut imaginer les réflexions et les commentaires qui suivirent ce récit. Ces conversations entre gens de métier traduisent une attention certaine aux luttes maritimes les plus éloignées et les plus diverses, d'autant plus grande que les expériences combattantes entre des flottes modernes sont rares. Les attaques amphibies que livrent en 1879 les Chiliens sur les côtes boliviennes et péruviennes ont, s'il faut en croire Martial de Pradel de Lamase, encouragé une stratégie de guerre très offensive sur les confins nord et sud du littoral tunisien<sup>39</sup>. Cette communication d'expériences

<sup>35</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 300 et la petite note de bas de page venimeuse de cette même page 300 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste\\_Boué\\_de\\_Lapeyrère](https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste_Boué_de_Lapeyrère).

<sup>36</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 130.

<sup>37</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 18 janvier 1868.

<sup>38</sup> *Ibidem*, Le même au même, 31 janvier 1868.

<sup>39</sup> Une recherche rapide n'a pas permis de confirmer le propos ni de l'infirmer. Les articles contemporains sur la guerre dite du Pacifique (1879-1883) ont été nombreux et peuvent avoir servi un plan d'attaque énergétique « à la chilienne ». Les archives consultées des opérations navales ne montrent pas explicitement cette inspiration. M. de Pradel de Lamase, *La Marine et l'expédition de Tunisie*, *op. cit.*, p. 41.

et de « leçons » tactiques est avivée entre l'extrême-fin du XIX<sup>e</sup> siècle et 1905. En 1886 comme en 1898, les allusions aux opérations infructueuses menées devant les passes de Jade en 1870 animent les débats sur les bénéfices supposés d'une lutte d'escadre en Méditerranée. L'écho de la guerre de 1898 se retrouve également dans les travaux préparatoires à la réunion du CSM de 1899 sur les mesures à prendre contre la Triplice et le Royaume-Uni<sup>40</sup>. Suivis également de près, les combats opposant les escadres et flottilles russes et japonaises alimentent pendant plusieurs années la réflexion des tacticiens. S'appuyant sur la presse spécialisée, le commandant d'un stationnaire dans les eaux égéennes, le commandant Daveluy rédige puis livre en 1906 un essai remarqué sur la guerre russo-japonaise. Ses recommandations finales — l'exigence d'entraînements répétés et coûteux, l'emploi de grandes unités — s'appliquent à l'escadre de la Méditerranée qu'il connaît fort bien<sup>41</sup>. Exploitant les articles traduits russes et nippons, les officiers de santé français envisagent également les effets d'un combat d'escadre de grande ampleur dont nul ne doute que la Méditerranée occidentale sera un des grands théâtres<sup>42</sup>. Aussi dilatée soit elle, l'attention des marins, et particulièrement ceux de l'escadre d'évolutions, revient tôt ou tard à ces eaux méridionales dont la singularité stratégique, climatique et nautique exige des mesures bien particulières.

### ***Les traits propres des enjeux et des commandements maritimes en Méditerranée***

Si l'on conserve à l'esprit ce constant échange de bâtiments, d'hommes et de matériels, mais également d'idées et d'informations entre Toulon, les stations ultra-marines et les quatre arrondissements maritimes ponantais, une histoire proprement — mais non exclusivement — méditerranéenne de la Royale est possible et très légitime.

La première raison d'une approche régionale tient aux missions fondamentales des deux principales formations régionales : l'escadre d'évolutions et la station du Levant. Constituée entre 1837 et 1841, l'escadre d'évolutions accomplit l'essentiel de ses missions et de ses entraînements en Méditerranée occidentale. Bien qu'elle soit engagée ponctuellement à l'est de Malte, elle est, avant tout, le fer de lance d'une politique d'influence régionale qui s'étend ordinairement de la Catalogne à l'Italie du Sud et de l'Algérie aux eaux tyrrhéniennes. Outre ses fonctions protocolaires et proprement diplomatiques, l'escadre est la garante de la présence hégémonique de la France en Méditerranée occidentale. Sur elle repose le maintien des liaisons militaires entre l'Afrique du Nord et la métropole dont l'importance stratégique est décuplée après la défaite de 1870. Déployée en mer Noire en 1854 où elle contribue à la victoire alliée à la fin de l'année suivante, l'escadre couvre une vaste opération de diversion dans l'Adriatique durant la guerre d'Italie (juin-juillet 1859). Par la suite, et jusqu'au début de la décennie 1880, le cadre d'action ordinaire de l'escadre demeure le

<sup>40</sup> SHD-V-M, BB 8-2424, (?) Setzinger, « En cas de guerre avec l'Angleterre » s. d.

<sup>41</sup> René Daveluy, *Les Leçons de la guerre russo-japonaise. La lutte pour l'empire de la Mer. Exposé et critique*, Paris, Augustin Challamel, 1906, 2<sup>nd</sup>e édition, p. 228-229.

<sup>42</sup> Dr. Chemin, « Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise, pendant la guerre russo-japonaise », « Troisième Partie, Blessures de guerre, chapitre II. Mesures prises aux sujets des morts et des blessés dans les combats navals », *Archives de médecine et pharmacie navales*, n° 96, 1911, p. 167-211.

bassin occidental de la Méditerranée ce dont témoignent de spectaculaires visites en Algérie et des manoeuvres d'intimidation dans les eaux tunisiennes en 1864 au bénéfice du pouvoir beylical. En 1881, l'escadre couvre la conquête de la Tunisie en confiant le gros des opérations à la station du Levant. Six années plus tard, les plans d'attaque contre les forces navales italiennes privilégient une guerre d'escadre et de raids en mer Tyrrhénienne<sup>43</sup>. Les trois décennies suivantes confirment aux yeux du commandement l'absolue nécessité de tenir une mer que d'aucuns tiennent comme le « champ d'action par excellence des nations maritimes » et dont l'importance économique est renforcée par l'ouverture du canal de Suez<sup>44</sup>. Les ambitions et les jalousies étrangères, principalement italiennes et britanniques, ne peuvent que renforcer l'importance extrême portée à la mer Méditerranée. Sur ce point, l'unanimité du commandement est générale avant 1900<sup>45</sup>. Commandant l'escadre du Nord en 1899, la VA Sallandrouze de Lamornaix (1840-1899) se résigne à accepter le rôle secondaire de sa force qu'il propose de lancer sus aux Anglais, en recommandant la concentration à Toulon des grands cuirassés, « ce qui est la conséquence de l'axiome toujours vrai que c'est dans la Méditerranée que se gagnera la partie<sup>46</sup> ».

De moindre importance stratégique, les autres stations et divisions navales méditerranéennes sont formées pour appuyer *in situ* la diplomatie française<sup>47</sup>. Bien que cette présence ait un coût sensible et ne soit pas appréciée des autorités navales, soucieuses d'exercer ses personnels, la Marine entretient enfin une présence navale durable sur des points sensibles : Barcelone sous la monarchie de Juillet, le Bas-Danube et le port romain de Civitavecchia sous le Second empire, Constantinople et la zone des Détroits enfin tout au long du siècle. Outre la défense des intérêts matériels de la France en Méditerranée orientale, la station du Levant y mène une politique de grandeur et d'influence qui s'étend du nord des eaux nord-égéennes jusqu'aux eaux de Tripolitaine, voire de la Tunisie. À ces forces s'ajoutent, à la fin du siècle, les flottilles de la Méditerranée. Déployées sur les côtes provençales, languedociennes et corses, mais également algériennes puis tunisiennes, après la mise en place du protectorat, ces petites divisions sont des outils de souveraineté et les protectrices des intérêts halieutiques. Dans les eaux étrangères, toute l'histoire des petites stations se déroule dans un horizon politique, social et sanitaire régional. Sous le Second empire, ce sont les échos des affaires péninsulaires, plus rarement de l'aire adriatique, que récoltent les commandants de la station de Civitavecchia. Parallèlement, leurs homologues à Constantinople analysent l'impact des offensives russes dans le Caucase et plus rarement évoquent la situation proche-orientale. À la fin du siècle, le commandant du stationnaire de Constantinople rapporte à la rue Royale les achats de matériels commandés par l'empire ottoman et les refontes menées pour le

<sup>43</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, « Note sur l'attaque des voies ferrées de l'Italie », Pochette, Mai 1887 ; *Ibidem*, EMG, 2<sup>e</sup> section, « Note sur l'emploi du matériel de démolition », 31 juillet 1887.

<sup>44</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, Commandant Chassériaud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée », 16 avril 1886.

<sup>45</sup> On se reportera ici aux réponses des préfets maritimes et des chefs d'escadre au mémoire secret transmis par Édouard Lockroy le 3 décembre 1898. Ces pièces sont rassemblées à Vincennes sous la cote BB 8-2424.

<sup>46</sup> Souligné par lui. SHD-V-M, BB 8-2424, VA Sallandrouze de Lamornaix au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 8 décembre 1898.

<sup>47</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 4-5 ; 89-109; 207-228.

compte de la marine turque<sup>48</sup>. La perspective proprement régionale ou locale des forces navales maintenues en Méditerranée est également marquée si l'on considère leur arrière-plan logistique. Les croiseurs évoluant sur le pourtour méditerranéen sont, en effet, entretenus par une chaîne logistique dont Toulon est le principal point d'appui, les autres ports civils et militaires méridionaux, mais également algériens, espagnols, grecs et ottomans, jouant un rôle de soutien auxiliaire. Une chaîne d'appui principalement local donc, et dont les principales zones d'approvisionnement sont, comme au XVIII<sup>e</sup> siècle, locales et régionales tant pour les subsistances que pour les matières premières. La première mondialisation complique certes ces filières, sans les mettre à bas. L'industrialisation précoce de la côte provençale, le développement des houillères méridionales, la solidité enfin des réseaux toulonnais et marseillais permettent, comme par le passé, une forte mobilisation de ressources locales ou proches. En d'autres termes, le vin que l'on boit à bord des navires de l'escadre, le riz et le biscuit que l'on y mange, la viande que l'on y mastique, le charbon que l'on brûle dans les chaudières— surtout après 1860— sont massivement produits dans les territoires méditerranéens.

L'action des forces navales nationales en Méditerranée occidentale et orientale s'inscrit enfin dans un ensemble de traditions qui font de l'escadre d'évolutions, du port de Toulon, de la station du Levant des composantes bien distinctes de la Marine. Quelque soit leur expérience combattante et nautique, tous les officiers servant en Méditerranée, particulièrement au sein de l'escadre d'évolutions, y acquièrent des habitudes d'excellence, que leurs grands chefs du premier XIX<sup>e</sup> siècle — Lalande, Baudin, Joinville —, et leurs successeurs — Le Barbier Le Barbier de Tinan, Gervais, Germinet — entretiennent avec un soin jaloux. Ni les défaillances ponctuelles ni le déclin relatif de la Marine au tournant du siècle ne compromettent durablement cette position prééminente de l'armée navale dont le *Malta Squadron* est le pendant. Cet état d'esprit et cette mémoire navale, qui parcourent les écrits des officiers, mais également les rapports les plus critiques, font bien de la Méditerranée un théâtre maritime singulier, auréolé d'un prestige particulier que ni les querelles doctrinales, ni l'explosion du *Iéna* et du *Liberté* ne parviennent à compromettre.

C'est donc à l'échelle de cette mer Méditerranée et des territoires qui l'entourent que nous étudierons dans cette seconde partie les composantes principales et secondaires de la puissance navale française dans les deux bassins méditerranéens et leurs périphéries, ainsi que leurs principales évolutions, techniques et logistiques. Dans le premier chapitre — **Des navires, des canons et des marins** —, seront examinés les moyens matériels et humains de l'escadre d'évolutions, de la station du Levant et des stations métropolitaines et étrangères. L'étude du commandement, particulièrement de ses filières de recrutement, et des équipages, l'impact de l'industrialisation des forces, sera l'objet de développements distincts. Le second chapitre — **Entretenir, réparer et alimenter les forces navales d'une grande marine de guerre entre deux âges énergétiques** — portera sur les fondements matériels de la marine de guerre en Méditerranée. Consommatrice de charbon, de vivres, de bois et de fer, la Royale a également besoin en quantités

---

<sup>48</sup> On se reportera ici à la dernière partie de cette étude où les missions de renseignement du stationnaire sont précisées.

importantes de toutes les matières et les produits 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 Guerre, cet exposé couvre ici deux âges énergétiques et manufacturiers distincts. Tout au long des décennies 1840-1880, ces deux âges se chevauchent néanmoins assez pour composer une période d'hybridation énergétique et technique où voile et vapeur, bois et métal, charbon et bois de chauffe, sont étroitement associés à parts de plus en plus inégales. Ce chapitre, qui doit beaucoup aux travaux de collègues chercheurs aixois et marseillais, précède un troisième chapitre consacré à l'étude des bases et points d'appui : **Les structures, les moyens et les pratiques logistiques navals**. Outre les structures d'accueil, nationales ou non, ce troisième chapitre considère la répartition des tâches entre les différentes composantes du train naval.



## **.I. Des navires, des canons et des marins : les composantes des forces navales françaises dans l'espace méditerranéen et ses périphéries**

Les bâtiments de l'État sont officiellement classés selon trois critères majeurs : leur rang, leur mission et le commandement dont elles dépendent. Distincts, ces trois critères avancent en procession. Déterminé par son tonnage, sa puissance de feu et son mode de propulsion, le rang ou type d'un navire le voue en effet à certaines missions qui lui sont propres. Un navire de ligne, le *capital ship* des flottes du XIX<sup>e</sup> siècle, est ordinairement rattaché à une escadre qui, outil d'influence et de présence en temps de paix, est chargée, en temps de guerre, de libérer un espace maritime de toute présence adverse. Dans le théâtre méditerranéen, tous les vaisseaux puis les cuirassés de haute mer sont rattachés soit à l'escadre d'évolutions soit à l'escadre de réserve qui est la doublure de la première. Au milieu du siècle, une frégate à vapeur est autant un croiseur indépendant, chargé de surveiller une zone, que le remorqueur désigné d'un vaisseau à voiles. Cette unité peut donc être rattachée soit à une station d'une certaine importance, comme la division du Levant, soit à l'escadre d'évolutions. Avec la généralisation de la vapeur sur les vaisseaux (1850-1860 env.), la frégate à vapeur ou à hélice redevient un croiseur ou le navire-amiral d'une station. Une distinction stricte entre les types de navires surfaciés est, souvent, compromise par la recherche d'un type original ou par une refonte. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, l'enlèvement d'une batterie sous pont à des vaisseaux « rasés » (d'un pont) les transforme en frégates « lourdes ». Deux générations plus tard, des cuirassés de faible tonnage et de dimensions restreintes comme le *Brennus* (1895) sont des bâtiments hybrides tenant du cuirassé de poche et du navire de ligne. À la fin du siècle, les garde-côtes cuirassés assument des missions de protection portuaire, bien que ces navires solidement protégés et armés puissent composer, en cas d'urgence, le second échelon d'une escadre hauturière. Le commandement maritime dont dépend le navire détermine enfin sous quelle autorité intervient et croise cette unité. Ainsi un vaisseau de l'escadre d'évolutions relève du commandant-en-chef de cette armée navale ou de ses représentants immédiats que sont le commandant en second de l'escadre ou les commandants en « sous-ordre » des deux ou trois divisions composant l'escadre. Cette subordination tactique signale la zone ordinaire des missions et des exercices de l'unité. Alors que les croisières d'un navire de la station du Levant se déroulent à l'est de et au sud de Malte, les unités composant la « défense maritime » ou la « marine » de la Corse, la Tunisie et de l'Algérie croisent dans leurs eaux territoriales<sup>49</sup>. Ces divers éléments que sont le type du navire, ses missions, son autorité de tutelle, enfin sa zone ordinaire d'interventions, permettent de dégager les composantes, principales et secondaires, des forces navales en Méditerranée.

La principale de ces composantes est l'escadre d'évolutions, le premier corps de bataille de la Marine dans les eaux européennes, à laquelle est directement associée une escadre, dite de réserve, et que l'on nomme la division de réserve en 1907. Qu'elles soient métropolitaines ou nord-

---

<sup>49</sup> SHD-V-M, 7 N 1911, « Avis commun des Inspecteurs permanents de la défense des côtes, au sujet d'une note sur la défense maritime de la Corse, rédigée par M. le capitaine de vaisseau Regnault de Presmenil, commandant de la marine de cette île », 19 Novembre 1886.

africaines, les stations navales locales forment des groupements distincts par la modestie spatiale des parages surveillés et la faible capacité militaire de leurs unités. Les divisions navales ou « stations » maintenues dans les eaux étrangères, dont la plus importante est la station du Levant, forment une branche particulière de la puissance navale puisqu'elles sont un levier de la diplomatie de puissance et d'influence, mais également un outil de l'action humanitaire. Leurs missions complexes comme leurs moyens militaires restreints les mettent sur le même plan que des stations lointaines comme la division du Pacifique. Les unités déployées en « mission particulière », expression aussi fascinante que vague, sont les unités à tout faire de la Marine. De forts traits communs unissent ces *Jacks of all trade* : leur tonnage réduit, leur faible tirant d'eau, la prépondérance de leurs tâches postales. Les transports de l'État, qui forment le train logistique de la Marine, composent une flotte auxiliaire spécifique qu'épaulent les navires de guerre convertis, les navires nolisés et les paquebots des compagnies de navigation. La spécificité de leurs missions conduit à considérer ces transports de l'État dans un chapitre distinct, dédié à l'organisation logistique des forces navales.

### **1. L'escadre d'évolutions : organisation, missions et représentations**

Les soucis divers provoqués en 1832 par le rassemblement d'une escadre au large de la Hollande pour résoudre la question belge, montrèrent l'inutilité coûteuse de ces grandes forces navales improvisées qui, leur mission conduite et leurs marins enfin bien entraînés, se défaisaient, avant qu'une nouvelle alerte internationale ne rendît, une fois encore, nécessaire la réunion d'une armée navale. Entre ces deux tensions, l'expérience acquise dans les manoeuvres d'escadre — particulièrement la communication des signaux — se perdait alors. Bien avant 1832, ce gâchis, dont la marine britannique souffrait alors, était bien connu. Avant et durant l'expédition d'Espagne, le contre-amiral Hamelin, commandant les forces navales en Méditerranée occidentale et dans les eaux atlantiques espagnoles, demande vainement l'établissement régulier d'une armée navale<sup>50</sup>. Au lendemain de la crise d'Anvers, l'amiral Gaultier, comte de Rigny (1782-1835), ministre de la Marine, revient à la charge, pour obtenir la constitution d'une escadre d'évolutions. Ce succès est alors facilité par une démonstration de la puissance maritime : le forçement des passes du Tage, le 11 juillet 1831, sous les feux des batteries portugaises par les navires de l'amiral Roussin sur lesquels servaient des marins aguerris par des mois de navigation au Levant. Trois idées associées président à l'établissement d'une escadre pérenne. Il s'agit, en premier lieu, de conserver la maîtrise des signaux<sup>51</sup>, comme l'habitude de manoeuvrer « avec ensemble dans toutes les circonstances de la navigation soit en paix, soit en guerre » sur des navires que « leurs dimensions éloignent le plus de

---

<sup>50</sup> Jean-Paul Faivre, *Le contre-amiral Hamelin et la Marine française*, Nouvelles Éditions Latines, 1962, p. 146-147.

<sup>51</sup> J. Grivel, *Considérations navales en réponse à la brochure de M. de Pradt intitulée Appel à l'instruction de la France sur sa marine militaire*, Paris, Imprimerie Nationale, 1832, p. 5 ; Commandant 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 ; VA Jurien de La Gravière, *L'Amiral Roussin*, Paris, Plon, p. 242 ; G. Benoit-Guyod, *Bruat (...)*, *op. cit.*, p. 164.

toute comparaison avec les navires de commerce<sup>52</sup> ». Le second objectif est de disposer d'un levier d'influence et de puissance à la mesure des intérêts coloniaux français en Méditerranée occidentale, des questions italiennes et espagnoles, et de la Question d'Orient. L'escadre doit enfin constituer une force de dissuasion crédible face à l'Angleterre et agir librement dans les eaux des puissances secondaire.

Constituée à Toulon en 1834, la première flotte dite « escadre d'observation » rassemble quatre vaisseaux et trois frégates. Ses missions initiales sont de veiller sur la sécurité des expatriés français sur les côtes catalanes, de contribuer à la sécurité du commerce français au Levant, de soutenir enfin l'occupation du littoral algérien. Les tensions américano-françaises, la conquête de Constantine (Qsentina), la seconde crise de Syrie contribuent à pérenniser cette première armée navale. À la fin de l'année 1838, la réunion de l'escadre d'observation, de la division navale d'Afrique, stationnant devant Tunis, et de la division du Levant, parachève la constitution de l'escadre d'évolutions. Son premier commandant en chef est le contre-amiral Lalande<sup>53</sup>. En juillet 1839, six vaisseaux sont envoyés au Levant, puis neuf, en septembre, et deux frégates<sup>54</sup>. Durant l'hiver, se partageant entre les rades d'Ourlac et de Smyrne, la flotte de Lalande est maintenue au Levant et poursuit ses missions politiques sans arrêter ses entraînements<sup>55</sup>. En juillet 1840, l'escadre française aligne onze vaisseaux et quelques croiseurs à voiles. Les vapeurs, trop peu nombreux, jouent un rôle secondaire dans les communications. Ceux qui sont déployés n'ont pas, en outre, la puissance suffisante pour remorquer les vaisseaux. Au lendemain de la seconde crise de Syrie, l'intérêt d'une forte escadre est désormais mieux compris des parlementaires qui saisissent également le coût de l'entretien d'une réserve de navires désarmés, voire inachevés<sup>56</sup>. Ces deux données se conjuguent pour soutenir la fondation d'une armée navale. Pour entretenir cette force, d'importants moyens budgétaires sont définitivement assurés en 1846<sup>57</sup>. Les années suivantes, une forme de doctrine de l'escadre se met en place. Cette force est décrite comme la grande école d'application de la Marine, mais on loue également son rôle dans les affaires espagnoles, péninsulaires et levantines. Jamais théorisés, ses atouts n'en sont pas moins évoqués dans de brefs développements. En dépit du coût grandissant de l'escadre et des critiques sur la composition des forces métropolitaines, le Second empire assigne à l'escadre les missions définies entre 1840 et 1853<sup>58</sup>. Outil d'influence et d'expérimentation, matrice des états-majors, pouponnière de chefs

<sup>52</sup> Baron Tupinier, *Considérations sur la Marine et sur son budget*, Paris, Imprimerie Royale, 1841, p. 442.

<sup>53</sup> On utilisera avec profit l'étude du LV Gomart, « L'escadre d'évolutions en Méditerranée de 1840 à 1848 », réalisée durant la session 1936-1937 de l'École de Guerre Navale et dont le texte est disponible sur *Gallica*.

<sup>54</sup> LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, *op. cit.*, p. 9-10.

<sup>55</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841 (...) », 1888, p. 468.

<sup>56</sup> Gaëtan Obéissart, « Une Marine pour quoi faire ? Ce qu'en disent les députés de la Restauration à la tribune du Palais-Bourbon », *Chronique d'Histoire Maritime*, 86, Juin 2019, p. 82-97.

<sup>57</sup> 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 ; LV Gomart, *L'escadre d'évolutions...*, *op. cit.*, p. 40-47 ; T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 6-7.

<sup>58</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-3, VA Rigault de Genouilly au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 14 octobre 1862 ; Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *Revue des Deux Mondes*, Mars 1871, p. 557.

d'escadre et de divisions, l'escadre doit, en cas de guerre, dominer la Méditerranée occidentale et conserver toute liberté d'action entre les bases ponantaises et Toulon. Dès 1840 et jusqu'aux grandes réorganisations des années 1909-1912, l'escadre d'évolutions demeure le principal corps de bataille de la Marine. Ni la formation à Brest de l'escadre de l'Océan, au début du Second empire, ni le développement des bases ponantaises, particulièrement Cherbourg à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ne compromettent l'hégémonie tactique et numérique de la flotte de Toulon. La création de « L'Armée navale » en octobre 1911 disposant des unités de ligne les plus récentes et l'élévation de Bizerte au rang de préfecture maritime consacrent la prééminence stratégique et tactique du corps de bataille français en Méditerranée occidentale<sup>59</sup>.

Durant un demi-siècle, la désignation de l'escadre change peu avant les grandes réformes qui précèdent la Grande Guerre. Ordinairement, les journalistes, les habitants des ports de guerre, les autorités mêmes parlent de « l'escadre d'évolutions » ou de « l'escadre d'évolutions dans la Méditerranée » pour nommer le nouveau corps de bataille<sup>60</sup>. En revanche, l'expression « d'armée navale », qui désigne une force de plusieurs dizaines d'unités constituée de trois divisions et d'une escadre volante de soutien et de repérage, n'est presque pas employée avant la réorganisation des années 1911-1912<sup>61</sup>. Au début du Second empire, l'expression « escadre de la Méditerranée » l'emporte, bien que la formule la plus juste, à savoir « l'escadre d'évolutions », domine dans les décennies 1870 et 1880. En 1890, l'*Annuaire de la Marine* parle de « l'Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant », la division navale du Levant disparaissant officiellement de la liste des forces du 5<sup>e</sup> arrondissement. Entre 1903 et 1907, l'ancienne formule de « l'escadre de la Méditerranée » est reprise, sans, pour autant, que réapparaisse la Division Navale du Levant. Sous le commandement du VA Paul-Louis Germinet (1846-1914), la formule savoureusement archaïsante des années 1890-1902 est reprise. On parle dès lors de « l'Escadre de la Méditerranée et du Levant ». En octobre 1911, la concentration des moyens de haute mer en Méditerranée amène enfin les autorités à désigner l'ensemble des forces sous le nom pompeux de 1<sup>re</sup> Armée navale. Suivant l'ancienne organisation, ce grand corps de bataille est composée de deux puis de trois escadres en 1912, chacune articulée en divisions homogènes sur le plan militaire et nautique.

L'escadre d'évolutions n'est pas seulement la réunion des meilleures unités de ligne de la France ni même un puissant outil d'influence ou d'ingérence. Première armée navale de la France, fer de lance de sa capacité stratégique, berceau et conservatoire des traditions de la Marine, l'escadre de la Méditerranée n'a pas échappé à ce processus de fabrication et de diffusion des imaginaires militaires que l'on peut suivre dans les mémoires, les lettres et les essais. L'impression de force et de fierté qui se dégage de la plupart des sources n'est pas immuable et ne pouvait l'être. Dans toute armée constituée, un fait d'armes inattendu, l'acquisition de nouveaux matériels, l'arrivée d'un chef charismatique — tel Bonaparte prenant le commandement de l'armée du front

---

<sup>59</sup> Olai Voionmaa, *La politique navale française dans la Méditerranée avant 1914. Les attachés navals à Rome, à Vienne et à Madrid, 1909-1914*, Sarrebruck, Éditions Universitaires européennes, 2010, p. 27-28.

<sup>60</sup>SHD-V-M, BB 8-1787, Pétition des commerçants de Brest, 8 août 1865, transmise par le préfet du Finistère au ministère de la Marine.

<sup>61</sup> Article « Armée Navale », WILLAUMEZ, p. 35-36 ; J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère . . . .*, *op. cit.*, p. 125-138.

des Alpes — relèvent la réputation d'une force et sont autant d'occasions de retrouver une ancienne réputation martiale ou tactique passée. *A contrario*, la participation même insignifiante à une mutinerie, une défaite imprévue, l'accumulation notoire de retards technologiques desservent la réputation combattante d'un régiment, d'une armée, d'un navire ou d'une flotte<sup>62</sup>. Portée très haut au commencement de la décennie 1840, la réputation militaire et maritime de l'escadre demeure forte durant les trois décennies suivantes. Les désordres politiques qui agitent Toulon sous la Deuxième République n'affectent pas la flotte de l'amiral Baudin qui, déployée dans les eaux italiennes, conserve son ancien niveau opérationnel. En 1853, quelques accidents et retards dans les Détroits troublent les Tuileries, et font rire en sous cape les Britanniques, mais n'émeuvent ni les personnels ni leurs officiers. Au début de la décennie 1860, l'homogénéité de l'escadre cuirassée impressionne les contemporains, son artillerie lourde, l'encadrement comme les personnels de l'escadre paraissant le *nec plus ultra* des marines de guerre occidentales. Après la défaite de 1870-1871, l'utilité de l'escadre paraît moins évidente que par le passé. La mise en service d'armes sous-marines, la lenteur des feux de la grosse artillerie, comme le coût croissant des unités cuirassées militent, en outre, contre la conservation d'une flotte de haute mer. Les nouvelles données tactiques introduites par les progrès de la torpillerie compliquent effectivement l'organisation de l'escadre dont les grosses unités inspirent critiques et défiance dans un pays où les discussions navales prennent une dimension politique ouvertement partisane. À l'extrême-fin du siècle, les doutes sur l'utilité d'un grand corps de bataille s'amplifient devant l'écart numérique et technique entre la *Navy* et la *Royale*. La nécessité de distinguer les stratégies selon les adversaires potentiels de la France révèle de sérieux débats au sein du haut-commandement. Le désordre stratégique, exposé par la crise de Fachoda, le difficile règlement de la question des poudres B, la lenteur des constructions neuves alimentent enfin de fortes critiques contre l'escadre. À la fin du siècle, le dilettantisme supposé des officiers supérieurs, leurs dépravations légendaires, l'opiomanie de certains alimentent enfin de tumultueux scandales<sup>63</sup>. Ces critiques et ce train de rumeurs ne viennent toutefois pas à bout d'une institution, que les officiers généraux et leurs interlocuteurs gouvernementaux tiennent pour la meilleure école d'application de la Marine, le fer de lance d'une diplomatie d'influence et de puissance, le socle enfin d'une dissuasion tout azimut<sup>64</sup>. Autant de raisons qui permettent « d'étaler » les campagnes de dénigrement, et de conserver, non sans mal, une force de manoeuvre efficace contre l'Italie et l'Autriche. À la veille de la Grande Guerre, l'escadre renforcée, réorganisée et dotée d'unités de premier plan, est effectivement un élément central des négociations navales franco-britanniques contre la Triplice<sup>65</sup>.

<sup>62</sup> À titre d'exemple : Galit Haddad, « Le « refus du refus » en 1917. Les non-mutins du 129<sup>e</sup> Régiment d'infanterie face aux soldats mutinés », Centre d'Histoire de Sciences Po, *Histoire @Politique*, n° 6, septembre-décembre 2008. texte disponible sur <https://www.cairn.info/revue-histoire-politique-2008-3-page-9.htm> ; Roman Töppel, « La Waffen-SS : une troupe surestimée ? », *Guerres & Histoires*, n° 43, juin 2018, p. 38-45.

<sup>63</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 123-125 ; 265-272.

<sup>64</sup> Paul Halpern, « The French Navy, 1880-1914 », dans Phillips Payson O'Brien (sous la dir. de), *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, Londres-New-York, Routledge, 2011, p. 36-37, 42-45 ; J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p.95-124.

<sup>65</sup> P. Halpern, « The French Navy, 1880-1914 », art. cité, p. 44-47.

## 1. 1. Une thèse immédiatement incontestée : l’invincibilité de l’escadre de Lalande et de ses premiers successeurs

Sous la monarchie de Juillet, particulièrement après la seconde crise de Syrie (1840), le niveau militaire atteint par l’escadre est bon. Tous les témoignages s’accordent à dire les progrès de l’artillerie navale, grâce aux entraînements répétés imposés par Lalande et ses successeurs immédiats<sup>66</sup>. La concentration d’une dizaine puis d’une quinzaine de vaisseaux au Levant, les entraînements à l’ancre répétés *ad nauseam* dans la rade d’Ourlac comme les croisières dans les eaux de l’Archipel donnent à l’escadre une forte cohésion<sup>67</sup>. Une fois la France isolée du concert des Nations par le traité de Londres du 15 juillet 1840, Paris retire l’escadre des eaux turques pour la mettre à l’abri d’une humiliante passivité ou d’une redoutable confrontation et laisse les Britanniques et leurs alliés engager une série d’offensives amphibies contre les côtes égyptiennes au Liban. Le gouvernement de Louis-Philippe ordonne donc, au début du mois d’août, le maintien de l’escadre Lalande dans la rade de Navarin, loin donc des côtes syro-libanaises et de la rade d’Ourlac, qui est d’ordinaire la station estivale de cette flotte<sup>68</sup>. Succédant à Lalande à la fin de l’année 1840, le contre-amiral Hugon applique à la lettre cette consigne d’abstention vigilante et poursuit ses entraînements dans la rade de Salamine, loin du regard des diplomates européens, avant de ramener ses navires à Toulon. Alors que le dénouement rapide de la seconde crise de Syrie trompe l’espoir d’une longue résistance égyptienne, se pose la justification politique d’une flotte qui n’a pas été le *deus ex machina* d’une grande crise européenne. Loin de susciter le rejet, l’escadre fait l’objet de louanges appuyées, l’opinion commune ne doutant pas que cette force excellente, bien commandée, aguerrie enfin par des années d’entraînement, n’avait pas de rivale et l’eût emporté sur les Britanniques à la fin de l’été 1840.

Reprenant le dossier les navalistes contemporains ont bien compris les ressorts de cette thèse : l’amertume d’une défaite diplomatique, la recherche d’une consolation uchronique, l’espoir d’infliger un jour, enfin, une grande défaite navale aux Britanniques. Sur le fond de l’affaire, les historiens français n’ont jamais fait leur le renversement supposé du rapport des forces régional au profit de l’escadre. Philippe Masson ne croyait pas à la parité des forces déployées au Levant et, moins encore, à la supériorité opérationnelle des divisions Lalande. Il souligna l’expérience nautique trop exclusivement méditerranéenne des Français, tandis que les officiers subalternes anglo-saxons avaient appris leur métier dans les eaux nord-atlantiques les plus difficiles. L’escadre de Lalande, concluait-il, était à l’image de la marine nationale : une force savante, disciplinée et militaire, mais pas assez rompue à la navigation en toutes saisons. Avec quelques nuances et s’appuyant sur d’autres indices, industriels et logistiques, Étienne Taillemite comme Michèle Battesti ont fait leur la position tranchée de Philippe Masson<sup>69</sup>. Dans ses grandes lignes, le jugement

<sup>66</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d’Orient (...) », art. cité, 1888, p. 462.

<sup>67</sup> P. Louvier, *La puissance navale (...), op. cit.*, p. 94-106.

<sup>68</sup> SHD-V-M, BB 4-600, *Instructions ministérielles*, 7 août 1840.

<sup>69</sup> É. Taillemite, *L’Histoire ignorée (...), op. cit.*, p.317-330 ; BATESTI, I, p. 26-30.

des historiens reproduit ce qu'admet le prince de Joinville dans ses « Notes sur l'État naval de la France » qu'il publie en 1844 sous un anonymat bien vite démasqué. Moins maritime que sa voisine insulaire, disposant de ressources industrielles plus limitées, ayant pris un important retard dans le domaine de la navalisation de la vapeur, la France ne peut espérer la parité navale sans une rupture technologique décisive<sup>70</sup>. Pourtant, ce pessimisme n'est pas amer. La montée en puissance et les progrès de l'escadre durant la seconde crise de Syrie apparaissent aux contemporains comme une page glorieuse de l'histoire navale à laquelle est associée la conviction qu'une magnifique victoire française eût vengé Trafalgar si la guerre avait éclaté entre la France et les puissances européennes. L'ingénieur Louis Simonin (1830-1886), qui avait 10 ans au moment de la seconde crise d'Orient, écrit ainsi en ces termes enthousiastes le « moment Lalande » qu'il vécut sans doute en entendant sa parenté et ses voisins lire et commenter la presse nationale :

« Avec lui, l'escadre de la Méditerranée, l'escadre d'évolutions (sic), comme on voudra l'appeler, a traversé l'âge de la jeunesse ardente, inexpérimentée, et elle a pu attendre la maturité vigoureuse et réfléchie (...). Ce fut un moment de jeunesse et d'entrain, d'espoir et de confiance que ceux-là qui en ont été les témoins ne sauraient se rappeler sans plaisir et sans émotion »<sup>71</sup>.

Les fractions les plus hostiles au gouvernement ne manquent pas de souligner l'occasion manquée faute de courage et de patriotisme. D'une atroce méchanceté, qui fait de lui — au petit pied — un Viel-Castel louis-philippard, le Brestois Jean-François Brousmiche (1784-1863) célèbre, à l'annonce du décès de l'amiral Lalande en 1844, le souvenir d'un homme portant — ce qui est faux — « une haine mortelle à notre implacable ennemie » et qui « avait réussi à organiser notre flotte dans le Levant. (...) « 23 vaisseaux de ligne » et « tenait dans ses mains les destinées de l'Orient<sup>72</sup> ». Évoquant le rapport des forces au Levant en 1840 dans les célèbres « Notes » qu'il publia en 1844, le prince de Joinville, François d'Orléans, rappelle à ses contemporains l'ampleur de la supériorité globale de la puissance navale anglaise en esquissant les suites calamiteuses d'une grande lutte navale, heureusement déjouée par la prudence du gouvernement : la coalition de l'Europe, les représailles anglaises, la perte de l'Algérie. Que Lalande l'eût emporté en 1840 n'en demeure pas moins certain à ses yeux<sup>73</sup>. L'année suivante, le commandant (et futur amiral) Edmond Jurien de La Gravière, un des plus proches subordonnés de Lalande, rappelle longuement dans la *Revue des Deux Mondes* l'esprit d'émulation que ce dernier avait introduit au sein de l'escadre, particulièrement dans les exercices d'artillerie. La certitude d'une victoire sur les Britanniques transpire à chaque ligne de ses souvenirs :

<sup>70</sup> Anonyme (François d'Orléans, prince de Joinville), « Notes sur l'État naval (...) », art. cit., p. 176-180.

<sup>71</sup> Louis Simonin, « La Maremme Toscane. Souvenirs de Voyage », *Revue des Deux Mondes*, t. 39, Juin 1862, p. 646-647 ; Étienne Tréfeu, *Nos marins*, Paris, Berger-Levrault et Cie, 1888, p. 205.

<sup>72</sup> Jean-François Brousmiche, Août 1844, cité par Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, op. cit., p. 200.

<sup>73</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, « Notes sur l'État naval des forces de la France », extrait de la livraison du 15 mai 1844 de la *Revue des Deux Mondes*, reproduit *in extenso* dans Anonyme (Prince de Joinville), *Essais sur la Marine française*, Paris, Amyot, 1852, p. 180-185.

« Ces vaisseaux avaient été, pendant plus d'un an, sous les ordres d'un homme qui avait fait du commandement d'une escadre l'espoir et la pensée de toute sa vie : ces vaisseaux avaient été exercés par un chef qui comptait bien s'en servir un jour. Tous ceux qui ont connu M. L'amiral Lalande savent avec quelle joie fiévreuse il sentit sous sa main cette réunion de onze vaisseaux, la plus considérable qu'eût eue la France depuis 1815. (...) Aussi persuadé que le succès devait appartenir à celui qui manoeuvrait le mieux ses canons, il avait consacré tous ses soins à l'instruction militaire de l'escadre (...) il avait élevé des simulacres de vaisseaux en pierres sèches<sup>74</sup>. (...) L'amiral les donnait à détruire à ses canonniers, mais il leur promettait de les mettre bientôt aux prises avec des vaisseaux plus faciles à entamer (...). Aussi l'élan de nos équipage, le degré d'instruction auquel ils étaient arrivés, inspiraient à tous nos officiers une confiance extrême, et lorsque notre escadre fut rappelée à Toulon, il leur sembla qu'on leur ravissait une victoire<sup>75</sup> ».

Sous le Second empire et la III<sup>e</sup> République, l'invincibilité de l'escadre Lalande est une thèse incontestée<sup>76</sup>. Le commandant Aristide Vallon (1826-1897), qui entre à l'École navale à la fin de l'année 1840, oppose en ces termes le spectacle désolant de la flotte de Villeneuve à Trafalgar à la tenue de l'escadre au Levant en 1841 : « Quel marin ne se souvient avec orgueil », poursuit-il en pensant sans doute à ses anciens chefs, « du brillant amiral qui la commandait ? ». Biffés en partie par lui ou par son relecteur, les mots suivants reprennent la rêverie uchronique inspirée de la crise de Syrie : « Combien les rôles étaient renversés ; le doute du côté des Anglais vaincus d'avance par cela seul, du côté des Français un chef si sûr de lui, de ses officiers, de ses équipages, de chacun de ses bâtiments, impatient de prendre une revanche éclatante que la politique leur refusa<sup>77</sup> ». Revenant en 1889 sur cette crise de Syrie, le CA Du Pin de Saint-André (1816-1893), qui, jeune officier, fut un des rares français témoins de son règlement à la fin de 1840, ne doute pas que les flottes austro-anglo-ottomanes eussent été aisément anéanties en septembre 1840 par l'amiral Hugon<sup>78</sup>.

---

<sup>74</sup> Les hommes du commodore Napier, le second de l'amiral Stopford, étaient soumis à des entraînements tout aussi poussés, « Mad » Charlie obligeant les servants d'une pièce à poursuivre le tir en retirant progressivement de l'exercice une partie d'entre eux. L'expérience combattante avait appris à ce *French War Veteran* qu'un duel d'artillerie fauche les canonniers et se gagne par le martèlement besogneux et meurtrier des pièces servies par les survivants.

<sup>75</sup> E. 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>76</sup> Joinville est un témoin indirect et lointain de cette affaire. Présent au Levant en 1839, il revient en France en décembre, puis part en juillet 1840 à Sainte-Hélène pour en ramener, le 30 novembre suivant, la dépouille de l'Empereur. C'est en haute mer que le Prince apprend, mais sans détails, le dénouement de la crise de Syrie dont il avait pris connaissance sur l'île. Les conversations ultérieures de ses proches et de ses subordonnés mais également le commandement de l'escadre en 1846-1847 lui donnent toutefois bien des occasions d'apprendre les détails de la crise et des mesures navales au second semestre 1840.

Louis Reybaud, « De l'équilibre... », art. cité, p. 578 ; Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *Revue des Deux Mondes*, Mars 1871, p. 549-550 ; Edmond Jurien de La Gravière, *Souvenirs de la navigation à voiles, La Marine d'Autrefois*, op. cit., p. 76-112 ; *idem*, *L'amiral Roussin*, op. cit., p. 11.

<sup>77</sup> SHD-V-M, BB 7-2, CF Aristide 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>78</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841 (...) », 1889, art. cité, p. 147-153 ; 176.



Passablement fautive, cette batailleuse uchronie sur l'escadre Lalande a contribué à asseoir la réputation d'excellence militaire de la flotte de Toulon<sup>79</sup>. La nomination de chefs expérimentés, populaires et dynamiques, particulièrement Hugon et Joinville, fait beaucoup pour entretenir l'espérance d'une parité tactique ou stratégique, même temporaire, avec le *Malta Squadron*. Entré à Polytechnique en 1842 et sorti depuis peu de l'École navale, l'enseigne de vaisseau Doudart de Lagrée ne tarit pas d'éloges sur le prince de Joinville :

« Le prince est sorti des habitudes économiques des escadres précédentes, il nous fait faire une consommation de poudre, ce sont tous les jours des branlebas de combat, des débarquements, des exercices d'embarcation, il croit que ce sont à ces choses que doit s'adonner notre marine, puisque c'est là notre supériorité et que d'ailleurs, nous aurons beau faire, nous ne serons jamais aussi marins que les Anglais »<sup>80</sup>.

Alors que l'escadre s'impose comme la meilleure école d'application de la Marine, le gouvernement de Louis-Philippe assure son crédit politique en lui confiant d'importantes missions diplomatiques. Après avoir rassemblé jusqu'à 17 navires de ligne à la fin de 1840<sup>81</sup>, le gouvernement dissout l'armée navale au début de 1841, alors que le risque d'une coalition européenne s'éloigne<sup>82</sup>. Dans le contexte délicat de la première « entente cordiale » (1842-1846 env.), les moyens sont stabilisés à un niveau tactique suffisant pour conserver à l'escadre sa valeur dissuasive : huit vaisseaux en 1842, six en 1843, huit de nouveau en 1844 et 1845<sup>83</sup>. La défense navale de l'influence française en Tunisie, où le gouvernement anticipe en 1841 l'ingérence ottomane<sup>84</sup>, la mise au pas des Marocains dans les affaires algériennes, comme le développement du commerce méditerranéen sont autant d'arguments qui plaident en faveur d'une force navale assez étoffée pour « faire sentir ses forces aux deux extrémités de ce grand cratère dont l'empereur voulait faire un lac français<sup>85</sup> ».

---

<sup>79</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 35 ; Charles de La Roncière, Georges Clerc-Rampal, *Histoire de la Marine française illustrée*, Larousse, 1934, p. 232 ; LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, *op. cit.*, p. 60 ; BATTISTI, I, p. 26-30.

<sup>80</sup> Élève de 1<sup>ère</sup> classe Doudart de Lagrée à Madame Marion, 4 juillet 1846, cité dans B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 34.

<sup>81</sup> LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, *op. cit.*, p. 40.

<sup>82</sup> SHD-V-M, BB 5-135, Bureau des Mouvements, « Notes sur les armements de 1841 », Paris, 22 novembre 1842.

<sup>83</sup> *Ibidem*, « Notes sur les armements de 1842 », 8 décembre 1843 ; *ibidem*, « Notes sur les armements de 1843 », 29 octobre 1844.

<sup>84</sup> SHD-V-M, BB 3-607, Ministère des Affaires étrangères au Ministère de la Marine, 21 juin 1841 ; SHD-V-M, BB 8-743, VA Hugon au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 20 mai 1841.

<sup>85</sup> E. 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

## 1. 2. La généralisation de la propulsion vapeur au sein de l'escadre (1842-1851) : retarder (par prudence) un saut décisif

En dehors des crises internationales qui exigent de la placer sur « un état de paix armé », et bien sûr des guerres qui entraînent son renforcement, l'escadre compte après 1841 entre six et huit unités de ligne<sup>86</sup>. Durant cette décennie 1840, l'organisation générale du corps de bataille ne change pas : un fort noyau de vaisseaux — huit en 1842 soit la moitié des navires de ligne armés —, auquel on agrège une frégate et un navire à vapeur chargés de l'éclairage et des communications<sup>87</sup>. Très débattue dans les journaux et revues spécialisés — *Le Toulonnais* —, la place tactique des navires à vapeur oppose les partisans d'un *aggiornamento* radical aux avocats de la prudence et les défenseurs d'une escadre de voiliers.

### 1. 2. 1. Une flottille de vapeurs pour des missions auxiliaires (1840-1844)

Comme l'ont compris les contemporains, l'emploi tactique des navires à vapeur durant la seconde guerre de Syrie (1839-1840) a donné aux Britanniques comme à leurs partenaires austro-ottomans une allonge et une manoeuvrabilité fort utiles dans l'exécution de leurs raids le long des côtes syro-libanaises. Cette capacité opérationnelle contraste alors cruellement avec l'escadre française alors presque dépourvue de vapeurs. Au plus fort de la crise de Syrie, l'amiral Lalande se plaint de n'avoir qu'un seul navire à roues, le *Lavoisier*, que son commandant parvient à maintenir en état de marche au prix d'efforts considérables. Ce déficit ne manque pas alors de frapper les commentateurs et, par la suite, de nourrir les arguments des « Jeunes France » de la Marine. Le plan de modernisation et de renforcement des unités à vapeur engagé après 1841 entend fournir à la Marine des remorqueurs puissants, capables par la mise en service de pièces lourdes sur le pont supérieur, d'appuyer une opération amphibie. Alignant 29 bâtiments à vapeur en 1840, qui sont tous des navires à roues, la Marine en dispose de 65 en 1845 dont 24 « grosses » unités. L'industrialisation des ports marchands provençaux, la colonisation militaire et civile de l'Algérie, l'expédition de Rome en avril 1849 se conjuguent pour concentrer en Méditerranée le gros des unités à vapeur et les plus puissantes. Sur les 34 bâtiments à roues de tout rang armés à la fin de 1841, 25 sont déployés en Méditerranée où les besoins postaux, coloniaux et diplomatiques exigent une nuée de paquebots<sup>88</sup>. En 1842, servent en Méditerranée 25 bâtiments à vapeur, dont deux sont équipés de machines de moyenne puissance, soit les deux-tiers des unités de ce type. En 1845, ce ne sont pas moins de huit frégates et corvettes et plus d'une vingtaine bâtiments d'un rang inférieur, soit à vapeur soit à propulsion mixte, qui servent soit en escadre soit en missions particulières et postales<sup>89</sup>. Le déploiement prioritaire de ces unités en Méditerranée permet, en outre, aux ingénieurs comme aux mécaniciens d'engranger un savoir précieux et de renforcer les moyens des ateliers

<sup>86</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...), op. cit.*, p. 443.

<sup>87</sup> SHD-V-M, BB 5-135, Bureau des Mouvements, « Note pour la direction des Fonds », 8 décembre 1843.

<sup>88</sup> *État Général de la Marine*, 15 avril 1842, p. 82-85.

<sup>89</sup> *État Général de la Marine*, 15 avril 1845, p. 75-80.

spécialisés de Toulon<sup>90</sup>. Très utile pour apprendre aux officiers subalternes les rouages de cette filière technique, la concentration des unités à roues puis à hélice en Méditerranée n'a pas d'impact stratégique immédiat. Avant 1844, l'intégration des bâtiments à vapeur dans l'escadre demeure en effet anecdotique, leur rôle demeurant postal<sup>91</sup>. Les années suivantes (1843-1846), le nombre comme la mission tactique des bâtiments à vapeur, leur partenariat avec les vaisseaux, mais également le nombre souhaitable des navires de ligne font l'objet d'essais virulents, qui ne sont pas sans annoncer les disputes de la fin du siècle opposant les partisans des flottilles de torpilleurs et de petits croiseurs aux avocats de la guerre d'escadre<sup>92</sup>. Dans une certaine mesure, les opérations conduites sur les côtes marocaines en 1844 donnent aux premiers d'importants arguments techniques.

### 1. 2. 2. Tirer les leçons de Tanger et de Mogador (1844)

Menant devant Tanger, en août 1844, une grosse division de 21 navires, le prince de Joinville dispose d'une force qui ne ressemble guère aux grandes divisions de murailles à bois rassemblées en 1840 sous le commandement de l'amiral Lalande<sup>93</sup>. Le corps de bataille de Joinville, comprenant la frégate-amirale — la *Belle-Poule* — et trois vaisseaux, apporte son appui feu, sanitaire et logistique à une flottille de trois canonnières, de trois bricks et de onze bâtiments en vapeur, armés ou non<sup>94</sup>. Sans être inédite dans la guerre de côtes, la constitution d'une division mixte, associant vaisseaux et bâtiments à vapeur, s'avère une réussite. En dépit de la lenteur des manoeuvres d'amatelotage et d'embossage, l'assistance des vapeurs, particulièrement dans le remorquage des embarcations lors de l'assaut contre l'île de Mogador, confirme les potentialités militaires d'une flotte hybride que la campagne de Syrie avait montrées<sup>95</sup>. En prenant le commandement de l'escadre en 1846, Joinville envisage de lui appliquer certains principes exposés par lui en 1844. Tirant la leçon de l'échec de la démonstration navale au Levant de 1839-1840, le fils de Louis-Philippe propose de borner pour l'avenir les vaisseaux à un rôle d'appui-feu « contre un fort, une ville maritime, qu'il faudra foudroyer avec une grande masse de canons réunis sur un même point<sup>96</sup> ». En réduisant le nombre des vaisseaux, entourés d'une vingtaine de vapeurs, la

<sup>90</sup> R. Estienne, « Dupuy de Lôme et le *Napoléon* », *art. cité*, p. 216-220.

<sup>91</sup> SHD-V-M, BB 5-135, « Note sur les armements », 8 décembre 1843.

<sup>92</sup> Jean-Pierre Dubreuil propose dans son travail doctoral une analyse comparée de la presse spécialisée (*Le Toulonnais* ; le *Journal de la Flotte*) au lendemain de la crise de Syrie étayée d'importantes citations. On se reportera, en outre, à la fine analyse du LV Gomart sur les débats parlementaires de 1846 quand les civils les mieux informés se défient des croiseurs et soutiennent le principe d'une escadre de grosses unités.

LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, *op. cit.*, p. 43-47 ; 53-54 ; J. -P. Dubreuil, *L'introduction, (...)*, *op. cit.*, p. 375-376 ; [https://archives.var.fr/arkotheque/consult\\_fonds/fonds\\_seriel\\_resu\\_rech.php?ref\\_fonds=12](https://archives.var.fr/arkotheque/consult_fonds/fonds_seriel_resu_rech.php?ref_fonds=12)

<sup>93</sup> SHD-V-M, BB 5-135, Bureau des Mouvements, « Note sur les armements de 1844 », Novembre 1845 ; F. Chassériau, *Précis historique de la marine française, son organisation et ses lois*, t. 1, Paris, Imprimerie Royale, 1845, p.479-483.

<sup>94</sup> Cf. LV Charasse, *Campagne du Maroc, 1844-Tanger, Mogador*, EGN, 1933.

<sup>95</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>96</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Essais sur la Marine française*, *op. cit.*, p. 185.

France disposerait d'une force d'action rapide et pourrait contrer les atouts diplomatiques que donne une forte flottille de vapeurs aux agents consulaires britanniques<sup>97</sup>. Hypothétique au début de la décennie, cette réforme entre dans le champ du possible en 1846. Précipité par la crise de Syrie, le lancement de puissantes unités à vapeur telles que l'*Asmodée* et le *Gomer* permet désormais d'associer aux vaisseaux de l'escadre des frégates capables de jouer un bien autre rôle que celui de « mouche » ou d'éclaireur. Le passage d'une escadre de vaisseaux à une division de grands vapeurs rapides ne débouche pas toutefois. L'expérience acquise durant la croisière marocaine de 1844, les conseils des plus proches subordonnés de Joinville, les nécessités d'une diplomatie navale de grandeur, exigent de conserver une flotte de six à huit gros vaisseaux en bois, mais accouplés à des navires à vapeur de grande dimension. L'expérimentation de la propulsion à hélice permet enfin d'envisager de réaliser l'hybridation sur l'ensemble des types navals.

### 1. 2. 3. Une flotte hybride de vaisseaux à voiles et de grands vapeurs

La formation de cette flotte hybride est engagée en 1846 quand les sept vaisseaux de l'escadre sont associés à deux frégates et deux corvettes à vapeur. Au printemps 1847, l'escadre aligne une douzaine de bâtiments, pour moitié des vaisseaux à voiles et pour moitié de gros bâtiments à vapeur qui servent de remorqueurs aux navires de ligne<sup>98</sup>. Les croisières diplomatiques en Tunisie comme en Italie bénéficient de la vitesse de marche que ce partenariat permet. À la fin de juillet 1847, deux vaisseaux remorqués par deux grosses unités rallient La Goulette en 53 heures et mettent 51 heures, le mois suivant, pour atteindre la Tunisie<sup>99</sup>. Anticipant les divisions autonomes de torpilleurs et de croiseurs rapides de la fin du siècle, une « force de guerre indépendante », constituée de frégates et de corvettes à roues, est également projetée<sup>100</sup>. Avec quelques modifications, la flotte hybride est conservée les cinq années suivantes. En 1849, six vaisseaux, une frégate « mixte » à hélice, trois frégates à roues, une corvette et un aviso composent les forces de l'escadre. En 1850, le corps de bataille compte huit vaisseaux à voiles, assistés de trois frégates et d'une corvette à vapeur. Au prix d'un effort mécanique considérable et d'une forte consommation de charbon, ces quatre navires sont capables par un double remorquage de mener toute l'escadre. Le tandem frégate à vapeur-vaisseau est alors également la norme dans le *Malta Squadron*<sup>101</sup>. Solution provisoire, l'association des frégates à vapeur et des vaisseaux à voiles apporte tout d'abord aux ingénieurs de la Marine comme aux officiers navigants l'expérience de types inédits, comme les

<sup>97</sup> Andrew Lambert, *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval mastery 1815-1850*, Conway Press, 1991, p. 41-42 ; P. Louvier, *La Puissance (...)* op. cit., p. 140.

<sup>98</sup> SHD-V-M, BB 5-135, « Note sur les armements », 20 novembre 1847.

<sup>99</sup> LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, op. cit., p. 54-55.

<sup>100</sup> SHD-V-M, BB 5-135, « Notes sur les armements de 1847 », 10 avril 1849.

<sup>101</sup> *Ibidem*, « Notes sur les armements de 1848 », 29 décembre 1849; *ibidem*, « Notes sur les armements de 1849 », 19 mars 1851.

frégates à hélice, dont la mise au point, engagée en 1845, demande plusieurs années<sup>102</sup>. L'introduction de l'appareil propulsif sous-marin suppose, en effet, la réorganisation générale du système moteur qui est, tout à la fois, simplifié et placé plus bas que ne l'était la complexe machinerie équipant les navires à roues. Les performances des différents types d'hélice, le bon fonctionnement de l'arbre d'hélice, la résistance de l'appareil moteur équipant des navires en bois sont autant de données nouvelles à maîtriser. Durant ces années 1848-1852, les croisières conjointes des vaisseaux et de leurs remorqueurs donnent également l'expérience nécessaire à la réalisation d'une flotte de vaisseaux à propulsion mixte dont la construction est lancée au tout début de la décennie suivante<sup>103</sup>.

### **1. 3. L'escadre mixte de la République et du Second empire (1848-1856) : une réputation d'excellence maintenue dans un âge d'expérimentations accélérées et d'incertitudes politiques**

La réputation d'excellence manoeuvrière, militaire et disciplinaire de l'escadre résiste à la disparition inattendue de la monarchie de Juillet à laquelle succède une république, dont les proclamations et les aspirations démocratiques tranchent avec le conservatisme social des monarchies constitutionnelles. Les étoiles sont toutefois contraires. Non seulement le budget de la Marine souffre de la situation financière du pays, mais les aspirations démocratiques du printemps 1848, puis les troubles à Toulon semblent menacer la cohésion du corps de bataille. L'agitation ouvrière dans l'arsenal retarde l'achèvement des réparations et rend impossible, en mars, la mobilisation de l'ensemble des forces navales, soit sept vaisseaux et six gros vapeurs au port<sup>104</sup>. Au printemps 1848, le ministère ne peut donc aligner que cinq vaisseaux et trois vapeurs, dont les équipages sont renforcés par des personnels pris sur d'autres unités<sup>105</sup>. Les événements comme les embarras budgétaires ont également retardé la difficile mise en oeuvre des plans de l'arsenal de Castigneau<sup>106</sup>. La forte instabilité ministérielle, où des personnalités de second plan sont brocardées, dessert l'action réformatrice du régime qui tient l'administration des affaires navales pour opaque, bureaucratique et budgétivore<sup>107</sup>. Les témoignages et les souvenirs des officiers contemporains frappent moins par leurs critiques, très banales, que par le silence enveloppant les années 1848-1851. Pour partie, on peut y voir l'impression fugace qu'a laissée une brève expérience démocratique, interrompue *de facto* dès l'été 1848, avant que le parti de l'Ordre, la république décennale puis l'Empire ne détruisent toute représentation authentiquement républicaine. Pour partie, on peut voir dans cette modération navale, qui tranche avec les philippiques anti-

<sup>102</sup> Sur les essais de la *Pomone*, le travail des experts et les conclusions ministérielles cf. : J. -P. Dubreuil, *L'introduction (...) op. cit.*, p. 125-126.

<sup>103</sup> David Lyon, *The Ship steam, steel and torpedoes. The Warship in the 19<sup>th</sup> century*, National maritime Museum, 1980, p. 127-129.

<sup>104</sup> SHD-V-M, BB 4-656, VA Baudin au ministre de la Marine, François Arago, 29 mars 1848.

<sup>105</sup> *Ibidem*, VA Baudin au ministre de la Marine, 2 mars 1848 ; *ibidem*, du même au même, 24 mars 1848 ; *ibidem*, du même au même, 29 mars 1848 ; VA Baudin au Commandant Bruat, 4 août 1848, dans G. Benoit-Guyod, *Bruat (...), op. cit.*, p. 218-219.

<sup>106</sup> J. -P. Dubreuil, *L'introduction (...), op. cit.*, p. 439.

<sup>107</sup> J. -P. Zanco, *Le ministère de la Marine (...), op. cit.* p. 32-34 ; 63-69.

républicaines de la Belle Époque, le soulagement d’avoir échappé au pire — le retour aux années 1793-1794 — et la satisfaction d’avoir continué la politique de grandeur des années précédentes.

Les violences politiques ne touchent pas en effet l’escadre, sur laquelle les autorités préfectorales et le gouvernement veillent activement. Non seulement, la force navale, confiée par la jeune république à l’amiral Baudin, conserve son efficacité opérationnelle, mais la difficile adaptation des vaisseaux à l’hélice parvient à bon terme à la fin de la décennie 1840. Confrontée en 1853 aux difficultés d’un long déploiement dans la zone des Détroits, l’escadre subit d’inévitables défaillances nautiques et matérielles. Assez rapidement réglés, ces embarras ne conduisent jamais à une crise de confiance dans le commandement.

### **1. 3. 1. Mettre l’escadre à l’abri de la démagogie et poursuivre la généralisation de la vapeur : l’escadre de la Deuxième République (1848-1852)**

Les années 1848-1851, difficiles sur le plan budgétaire, ont vu plusieurs figures importantes — ainsi l’ancien ministre de la Marine Louis Jubelin — se retirer de l’administration centrale. Des réformes d’importance, engagées ou projetées pour simplifier les procédures de contrôle et de gestion en les alignant sur les ports de guerre, sont abandonnées. La Seconde république n’est pas toutefois une période de désorganisation ou de déclin, pas plus que la décennie 1840-1848 ne fut un âge d’or de la Marine. Bien que les amiraux rechignent à prendre la tête du ministère, la plupart des cadres expérimentés demeurent dans les préfetures comme dans les bureaux de la rue Royale. Aucune épuration n’affecte le Grand Corps qui se rallie à de très rares exceptions. Une partie des mesures mises en place sous l’administration Mackau, particulièrement la loi de financement de la flotte à vapeur, est maintenue avant les grandes et salutaires réformes de 1852-1853. Il s’agit en outre d’un utile temps de réflexion, dont témoignent les travaux de la commission d’enquête de 1848 qui serviront aux réformes des années suivantes. Recevant le portefeuille de la Marine et des Colonies à la fin de 1851, l’armateur bordelais Théodore Ducos (1801-1855) travaille, jusqu’à sa mort, en avril 1855, à poursuivre l’oeuvre de modernisation engagée à la fin de la monarchie de Juillet par le tandem Mackau-Jubelin<sup>108</sup>. Régime de transition et de continuation dans une certaine mesure, la Deuxième République entend maintenir en Méditerranée l’oeuvre politique entreprise les années précédentes. La préservation de l’escadre passe donc par l’adoption mesurée des mesures sociales et disciplinaires adoptées au début de la révolution de 1848.

La fin des punitions corporelles, que la plupart d’officiers appelaient de leurs voeux depuis des années, comme l’entrée des matelots dans le corps électoral ne paraissent pas avoir été le motif à des surenchères démocratiques ni l’occasion d’une forme de revanche du « gaillard d’avant » sur la maistrance et sur les officiers les plus brutaux. La rue Royale décourage, par ailleurs, tout esprit de contestation en prohibant l’envoi direct au ministère des plaintes des marins contre leurs cadres. Envers leurs hommes, ceux-ci sont invités à s’en tenir à une attitude conciliatrice, mais ferme<sup>109</sup>. La République est bonne et fraternelle certes, mais dans l’ordre. Suivant les mesures d’urgence adoptées en période d’épidémie, les autorités accélèrent donc d’un commun accord le départ de

<sup>108</sup> J. -P. Dubreuil, *L’Introduction (...), op. cit.*, p. 129-130 ; BATTISTI, I, p. 62-63 ; J. -P. Zanco, *Le ministère (...), op. cit.*, p.69-71 ; art. « Jubelin Louis Jean Guillaume », ZANCO, p. 332-334.

<sup>109</sup> SHD-V-M, BB 4-653, Ministre de la Marine, François Arago, à l’amiral Baudin, 4 avril 1848.

l'escadre de Toulon que menace la démagogie démocrate et socialiste<sup>110</sup>. Encouragé par le premier ministre de la Marine de la République, François Arago, — « Partez, Partez » écrit ce dernier à Baudin —, le déploiement de la flotte dans les eaux espagnoles puis italiennes met définitivement le corps de bataille à l'abri des « inspirations extravagantes des clubistes<sup>111</sup> ». N'ayant donc pas à reprocher aux nouvelles institutions de coupables faiblesses, le « Grand Corps » apprécie à sa mesure l'attachement viscéral de Lamartine et de son gouvernement au drapeau tricolore comme le bon sens d'une politique navale d'influence<sup>112</sup>. Diplomate de carrière, familier des questions méditerranéennes, le premier ministre des Affaires étrangères de la Deuxième République voit, en effet, dans l'escadre un outil d'influence et de puissance capable d'impressionner les puissances hostiles à la nouvelle République, de contrer la prépondérance anglaise en Sicile, et d'intervenir dans la Question d'Orient. La grande croisière en Méditerranée occidentale de l'amiral Baudin permet de porter un message de paix aux pays riverains, mais sans laisser le moindre doute sur la résolution de la France de châtier toute offense. Son rapide départ comme les missions qu'elle conduit dans les eaux italiennes conservent à l'escadre son esprit de corps. Non seulement l'attitude des permissionnaires dans les ports péninsulaires ne rappelle plus les saturnales qui avaient suivi les Trois Glorieuses, mais les manoeuvres comme les entraînements ne cessent pas durant les crises régionales du printemps des peuples<sup>113</sup>. Sans pouvoir arrêter le cours des représailles autrichiennes et napolitaines entre la fin de 1848 et le printemps 1849, l'escadre fait, en outre, bonne figure dans toutes les grandes affaires humanitaires à Messine surtout, puis à Venise comme à Syracuse. Ayant (courtoisement) surveillé les menées britanniques supposées en Sicile, la flotte contribue, enfin, à préserver l'influence nationale dans les États Romains<sup>114</sup>. Sans avoir rien fait de décisif, la Deuxième République a bien maintenu l'esprit comme la qualité du plus bel outil de la politique étrangère qu'avait constitué la monarchie de Juillet. Mécontents de sa politique sociale, les marins lui savent gré de cet effort. « Sans notre marine », écrit en 1852 le commandant Bouët-Willaumez, « nous ne ferions pas respecter la France dans les pays que nos armées ne peuvent atteindre. Notre pavillon eût été insulté impunément à Alger, Lisbonne, au Mexique, au Maroc ; sans notre marine enfin, où serait aujourd'hui le chef de la chrétienté ?<sup>115</sup> ». Parallèlement, les années 1848-1851 voient s'engager la constitution d'une escadre tout vapeur, première et décisive étape vers la flotte « tout vapeur » des années 1858-1860.

Lancé en 1845, le passage à la vapeur des grosses unités, que rend possible le système propulsif de l'hélice, adopte deux voies parallèles : la conversion et la construction neuve. La conversion des vaisseaux et des frégates qui peuvent supporter l'installation de machines après leur

<sup>110</sup> *Ibidem*, Ministre de la Marine, Joseph Casy, au VA Baudin, 3 juin 1848.

<sup>111</sup> SHD-V-M, BB 4-656, VA Baudin au ministre de la Marine, François Arago, 29 mars 1848.

<sup>112</sup> *Ibidem*, Ministre de la Marine, François Arago, au VA Baudin, 8 mars 1848 ; *ibidem*, Le même au même, 11 mars 1848 ; SHD-V-M, BB 3-648, Ministre des Affaires étrangères, Alphonse de Lamartine, au VA Baudin, 21 mars 1848.

<sup>113</sup> SHD-V-M, BB 4-656, VA Baudin au ministre de la Marine, François Arago, 29 mars 1848.

<sup>114</sup> SHD-V-M, BB 3-648, Ministre des Affaires étrangères, Alphonse de Lamartine au VA Baudin, 21 mars 1848 ; P. 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, Jean-François Thomas (sous la dir. de), *La Fabrique de la Paix. Acteurs, processus, mémoires*, Presses Universitaires de Laval, 2015, p. 185-187.

<sup>115</sup> CV Bouët-Willaumez, « La flotte française de 1852 », *Revue des Deux Mondes*, t. 14, 1852, p. 88.

jumboisation dote la marine française, d'une force de vaisseaux dits « mixtes », inspirés des vaisseaux convertis anglais — les *blockships*— ordonnés par le gouvernement Peel en 1846<sup>116</sup>. La construction d'un authentique navire à vapeur — un vaisseau à hélice — est une entreprise plus délicate puisque les dimensions du navire, le dessin, comme la structure de sa coque sont conçus pour recevoir une machine de grande dimension et de grande puissance. Cette double voie est en partie conduite dans le port de Toulon où un « mixte », le *Charlemagne*, ex-*Nestor*, est mis à l'eau en janvier 1851, une année avant le lancement du *Napoléon*<sup>117</sup>. Ce vaisseau à hélice sert de prototype à deux séries de sept vaisseaux « rapides » comme à une série de quatre frégates à hélice<sup>118</sup>. Ni le lancement du *Napoléon*, ni la conversion à la vapeur des vaisseaux à voiles ne donnent certes à la Royale une avance tactique sur la *Navy*. Capitalisant l'expérience acquise dans la propulsion navale depuis une longue décennie, le Génie maritime démontre toutefois sa capacité à répondre vite aux constructions neuves comme aux conversions britanniques. Avec la mise en service du *Napoléon*, armé en 1852, et des premiers « mixtes » — le *Charlemagne* puis le *Iéna* —, l'escadre s'engage dans une phase inédite d'essais au tout début de 1853<sup>119</sup>. Alors que l'escadre est entrée dans une phase de transitions et de rodages, le lancement des vaisseaux rapides confirme les progrès continus de la Royale. Mais que pouvait-on faire de cette escadre bien plus mobile que par le passé ? Les « propos de tables » et les essais navals, qui croisent à mi-chemin entre le passé et le présent, le réel et la rêverie, permettent de se faire une idée de ce que des gens bien informés pensaient possible au tout début des années 1850.

Connu certes pour son alarmisme, le général sir Robert Gardiner, gouverneur de Gibraltar dit une chose bien banale en évoquant une attaque amphibie conduite menée par le *Napoléon*. Supposons, avance le général, le 13 décembre 1852, que ce navire et deux ou trois navires de sa classe — alors en chantier — procèdent de Toulon et se postent devant Gibraltar. Leur appui feu suffirait alors à permettre le débarquement d'une division et la prise de la ville<sup>120</sup>. Si le Cabinet, pris par la question d'Orient, répond avec impatience à sir Robert, le renforcement de la garnison du Rocher, particulièrement en artilleurs, répond aux efforts navals français<sup>121</sup>. Rendre signal pour signal donc. Non sans reprendre des thèmes développés par le prince de Joinville en 1844, le commandant Édouard Bouët-Willaumez (1808-1871) voit dans l'escadre modernisée le pivot d'une stratégie d'attrition du fort aux faibles, en réservant la guerre d'escadre — incertaine — à une hypothétique confrontation franco-britannique<sup>122</sup>. Inspiré par les tensions opposant les agents de la France à ceux la Russie en Palestine, Édouard Bouët-Willaumez anticipe les ravages que la France pourrait infliger aux ports russes de la mer Noire, tandis qu'une escadre, remontant vers la Baltique,

<sup>116</sup> Andrew D. Lambert, *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval Mastery 1815-1850*, Conway Maritime Press, 1991, p. 45.

<sup>117</sup> J. -P. Dubreuil, *L'introduction (...)*, *op. cit.*, p. 129-131.

<sup>118</sup> R. Estienne, « Dupuy de Lôme ... », art. cité, p. 249.

<sup>119</sup> SHD-V-M, BB 5-135, « Note sur les armements de 1853 », 16 novembre 1854 ; SHD-V-M, BB 4-689, Ministre de la Marine, Théodore Ducos, au VA baron de la Susse, 5 février 1853.

<sup>120</sup> NA Kew, WO 1-494, Sir Robert Gardiner à sir Pakington, 13 décembre 1852.

<sup>121</sup> *Ibidem*, Réponse de sir Pakington à sir Robert Gardiner, 8 mars 1853.

<sup>122</sup> Commandant Bouët-Willaumez, « La flotte française (...) », art. cité, p. 88.



attaquerait le cœur politique adverse. La même stratégie d'attrition périphérique est évoquée contre l'Autriche en débarquant « une armée à Trieste et marcher sur Vienne » et « sans avoir besoin de franchir les Alpes<sup>123</sup> ». Poursuivant par une critique en règle de l'exclusive guerre de course, l'essayiste conclut dans la nécessité de maintenir les escadres métropolitaines qui, certes, « entraînent des dépenses considérables pour une grande nation », mais qui sont « forcées » par les intérêts comme par la grandeur de la nation<sup>124</sup>.

### **1. 3. 2. Collisions, échouages et bordée de 30 de la rue Royale : 1853, l'annus miserabilis de l'escadre ?**

Quand débute la difficile question russo-ottomane dans les premiers mois de 1853, la concentration des forces en Méditerranée orientale, puis l'envoi de renforts produisent leurs lots inévitables d'incidents mineurs et de collisions avec les nombreux navires de commerce passant de part et d'autre des Détroits<sup>125</sup>. L'abordage du *Montebello*, du *Ville-de-Paris* et du *Jupiter*, dont les circonstances paraissent opaques aux Tuileries, est stigmatisé publiquement par le ministre de la Marine, Théodore Ducos (1801-1855) qui ne cache pas au commandant en chef de l'escadre, sa déception : « J'attendais mieux d'une escadre exercée depuis longtemps », écrit-il, le 25 avril 1853, en demandant au chef de l'escadre de faire connaître son « mécontentement » à l'état-major du *Montebello*<sup>126</sup>. Revenant sur l'incident, le 4 juin 1853, le ministre reconnaît avoir exagéré la gravité des avaries, mais rappelle l'impression pénible que ces abordages ont occasionnée sur l'opinion publique nationale et étrangère<sup>127</sup>. Un dernier incident ruine le crédit du baron de La Susse (1788-1860). Le retard français (d'une journée) dans la jonction des deux escadres française et anglaise à l'entrée des Dardanelles, prévue le 13 juin, provoque son relèvement immédiat et son remplacement, le 29 juin, par l'amiral Hamelin<sup>128</sup>. La nomination de ce dernier ne met pas fin aux embarras. Au mois de juillet 1853, l'échouage du *Friedland*, ayant doublé de trop près l'île aux Lapins, ajoute une nouvelle humiliation aux précédents incidents. « Un officier qui, sous les yeux de toute l'Europe et en face de l'escadre anglaise », télégraphie Paris au nouveau chef d'escadre « a été exposé à perdre son vaisseau, a encouru la plus grave des responsabilités<sup>129</sup> ». Par la suite, le vaisseau, détaché à Constantinople pour y conduire quelques réparations<sup>130</sup>, « faillit couler son remorqueur et un bâtiment de commerce », avant de tomber « sur le flanc (...) dans le bassin de la

---

<sup>123</sup> *Ibidem*.

<sup>124</sup> *Ibidem*, p. 90.

<sup>125</sup> B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...), op. cit.*, p. 44.

<sup>126</sup> SHD-V-M, BB 4-689, Ministre de la Marine, Théodore Ducos, au baron de La Susse, 25 avril 1853.

<sup>127</sup> *Ibidem*, Le même au même, 4 juin 1853.

<sup>128</sup> AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP-46 Fonds Ducos, VA Baron Dubourdieu au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 5 août 1853.

<sup>129</sup> SHD-V-M, BB 4-689, Ministre de la Marine, T. Ducos à l'amiral Hamelin, 11 août 1853.

<sup>130</sup> *Ibidem*.

Corne d'Or<sup>131</sup> ». De nouveau, la rue Royale exige de comprendre ces accidents et ces abordages<sup>132</sup>. Ultérieurement, les défaillances de la machinerie du *Napoléon*, sans doute excessivement sollicitée, sont rapportées à Paris<sup>133</sup>.

Les marins de l'escadre ont-ils vécu cette année 1853 comme une « *annus miserabilis* » ? Les abordages entre les vaisseaux et surtout l'échouage du *Friedland* ont été, sans aucun doute, des mortifications d'autant plus vives qu'elles ont donné aux Britanniques de bonnes occasions de rire sous cape. « Il y eut une sorte de deuil général dans toute l'escadre », reconnaît le jeune Doudart de Lagrée qui, embarqué depuis peu sur le *Friedland*, rappelle l'émotion générale devant le risque de voir, fait inédit « de mémoire d'homme », un vaisseau perdu par une manoeuvre défaillante<sup>134</sup>. Les marins ne parlent pas cependant d'humiliation publique, mais se réjouissent de voir les navires et les bâtiments à vapeur, bien commandés et bien soutenus, sortir de ces situations critiques. Le souvenir des fortunes de mer passées, autrement plus graves, et des échouages calamiteux, dont on se sortait au prix de mille peines à la seule force des biceps, est trop proche pour exagérer outre-mesure les conséquences d'une erreur et d'une maladresse<sup>135</sup>. Le même Doudart ne finit-il pas sa lettre en louant l'énergie déployée pendant deux jours par les équipages de quatre navires à vapeur de grande dimension, pour déséchouer « ce vieux monstre » dont le salut provoqua « un moment de belle émotion, tous les chapeaux ... en l'air<sup>136</sup> » ? Enfin, les dégâts occasionnés dans la zone des Détroits restent des incidents mineurs, bien moins graves que ceux subis dans la mer du Nord par l'escadre de l'amiral Perseval-Deschênes. Rassemblée hâtivement et ne disposant pas de navires de ligne à double propulsion, son escadre s'amarine très lentement et manque de tout, mais profite de l'indifférence publique pour ce théâtre jugé secondaire<sup>137</sup>.

### 1. 3. 3. Une nécessaire redéfinition du rôle logistique et tactique de l'escadre (printemps 1854-printemps 1856)

Les critiques se font moins acerbes par la suite. Trop peu nombreuses, certes au gré du VA Hamelin, les frégates à vapeur déployées en Orient, le *Napoléon*, comme les vaisseaux mixtes rendent des services considérables tout au long de l'hiver 1853-1854 en mer Noire, durant l'attaque d'Odessa, le 22 avril 1854, puis lors de l'invasion de la Crimée en septembre. Outre le temps gagné dans les passages difficiles, certains remorquages n'ont pas manqué d'avoir un retentissement

<sup>131</sup>B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 47.

<sup>132</sup> SHD-V-M, BB 4-689, VA Hamelin au ministre de la Marine, T. Ducos, 30 juillet 1853 ; *ibidem*, Ministre de la Marine, T. Ducos, au VA Hamelin, 31 août 1853 ; *ibidem*, Le même au même, 10 octobre 1853.

<sup>133</sup> SHD-V-M, BB 4-690, VA Hamelin au ministre de la Marine T. Ducos, 16 décembre 1853.

<sup>134</sup> Lettre de l'EV Doudart de Lagrée, s. d. fin juillet-début août 1853 à sa cousine Mme Marion, citée par B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 46.

<sup>135</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 75-77.

<sup>136</sup> Lettre de l'EV Doudart de Lagrée, s. d. (fin juillet-début août 1853) à sa cousine M<sup>Me</sup> Marion, dans B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée (...)*, *op. cit.*, p. 46.

<sup>137</sup> BATESTI, I, p. 92.

public. Le franchissement du Bosphore par le *Napoléon*, le premier vaisseau à vapeur de la Marine, « traînant derrière lui la grosse *Ville-de-Paris* que monte l'amiral » et marchant gaillardement malgré les vents et le courant, fut un événement mémorable et un grand motif de fierté navale, d'autant plus vive que les vaisseaux à voiles alliés peinaient à remonter les Dardanelles<sup>138</sup>. Dans une très large mesure, l'humiliant retard du 13 juin 1853 était ici bien vengé par cette prouesse isolée, mais spectaculaire<sup>139</sup>. Moins médiatisés, les autres remorquages de vaisseaux par des « mixtes » se déroulent sans heurts majeurs et donnent à l'escadre une confiance croissante dans ses moyens matériels. Témoin sur le *Jean-Bart* du remorquage combiné de deux vaisseaux, un lieutenant de vaisseau rapporte les soucis d'une remontée « embarrassante » des Dardanelles « par une nuit noire », heureusement couronnée de succès<sup>140</sup>. Les croisières des vapeurs en mer Noire du printemps et de l'été 1854, les mouvements des escadres de Baïkos à Varna, puis de Varna jusqu'en Crimée, les travaux hydrographiques enfin permettent progressivement aux amiraux Hamelin et Bruat de mener l'escadre à un excellent niveau opérationnel. En dépit de sa virulence, l'épidémie cholérique d'août 1854 ne mine pas cet effort. Planifié soigneusement, le mouvement des escadres et des armées des côtes bulgares puis de la Crimée s'avère un brillant succès. La lenteur supposée des Britanniques, dont les marins français ne veulent pas voir les raisons, est une de ces satisfactions d'amour propre qui permettent de nouveau de tourner la page des retards et des incidents survenus en 1853<sup>141</sup>. Les premiers temps de l'expédition de Crimée ont, certes, déçu les marins qui rêvaient de combattre les vaisseaux russes. Mais, une fois encore, la maîtrise des missions logistiques est l'occasion de montrer l'excellence d'une flotte aguerrie<sup>142</sup>. L'échec du bombardement du 17 octobre, que les meilleurs observateurs avait pressenti, ne ternit pas le sentiment de confiance du commandement. L'attitude au feu des équipages n'a-t-elle pas été conforme à ce que l'on attendait de l'escadre et de ses traditions ? Informateur privilégié de Théodore Ducos, le commandant du *Vauban*, le CV Poucques d'Herbinglehem parle d'une « bien belle et glorieuse journée pour notre marine » dans un billet du 18 octobre où il oppose l'allant des vaisseaux français à la trop grande prudence britannique<sup>143</sup>. Il importe assez peu de peser l'exactitude de ces jugements toujours modelés par l'amour-propre national, la vanité d'un état-major ou d'une escadre. Ce qu'il importe ici de voir, c'est tout à la fois l'amertume des marins devant l'ampleur de leurs tâches logistiques, et leur fierté d'avoir fait (plus ou moins) part égale avec la *Navy*, la puissance de la flotte commerciale britannique étant, bien sûr, hors d'atteinte du tonnage privé national<sup>144</sup>.

<sup>138</sup> Lettre de l'EV Doudart de Lagrée à son ami Nugue, 15 novembre 1853; citée par B. et B. Chovelon, *Doudart de Lagrée marin (...), op. cit.*, p. 46.

<sup>139</sup> BATESTI, I, p. 73-74.

<sup>140</sup> LV La Porte, 11 mai 1854, cité par F. La Porte, « La guerre de Crimée vue par un officier de marine », art. cité, p. 435.

<sup>141</sup> LV La Porte, 2-3 septembre 1854, *ibid*, p. 578 ; Le même, 18 septembre 1854, *ibid*, p. 579.

<sup>142</sup> BATESTI, I, p. 110-111.

<sup>143</sup> AN-Pierrefitte-sur-Seine, AP 46 Fonds Ducos, C<sup>mt</sup> *Vauban* au ministre de la Marine, T. Ducos, 18 octobre 1854.

<sup>144</sup> Les combats livrés durant la guerre sont analysés dans la troisième partie consacrée aux affaires sanitaires.

#### 1. 4. La généralisation de la vapeur : de minutieux réglages au lendemain de la guerre de Crimée

Accélérée par et durant la guerre de Crimée, la conversion à la vapeur des flottes de guerre, s'achève en 1859. Les derniers vaisseaux et frégates à voiles sont alors désarmés, convertis en transports, ou déployés dans les stations lointaines. Cette conversion soit à la propulsion tout-vapeur soit à la propulsion hybride ne modifie pas la composition du corps de bataille définie sous la monarchie de Juillet. Au commencement de la guerre d'Italie en mai 1859, l'escadre d'évolutions aligne dix vaisseaux et quatre frégates capables, chacun, de marcher à la voile et à la vapeur<sup>145</sup>. En dépit de l'amertume que suscite la participation purement auxiliaire de la flotte à la guerre d'Italie, les sentiments de confiance et d'estime dans l'escadre perdurent et sortent renforcés des défis nautiques et tactiques posés par le rassemblement d'unités dont la marche présente de grandes différences<sup>146</sup>.

Tandis qu'une poignée d'unités, comme le *Napoléon*, sont d'authentiques vapeurs, la plupart des navires de l'escadre sont des vaisseaux convertis et dotés, les uns de machines puissantes, les autres d'engins auxiliaires. La puissance des appareils moteurs, leur consommation quotidienne, leur vitesse moyenne et maximale présentent inévitablement de fortes dissemblances qui contraignent l'escadre soit à s'aligner sur les navires les moins rapides, soit à tolérer des écarts gênant la compréhension des signaux. Aux différences des machines, des chaudières, mais également des hélices, s'ajoutent celles que produisent, sur tel vaisseau, les procédés de chauffe des mécaniciens et des chauffeurs aguerris, sur tel autre, leur inexpérience, sans parler de l'usure et du frottement des pièces<sup>147</sup>. Comme la consommation en charbon, encore considérable, limite à quelques dizaines d'heures la marche d'un navire à la vapeur seule, le recours à la voile reste la norme<sup>148</sup>. Ces passages d'un mode propulsif à l'autre compliquent considérablement le travail des marins, habitués certes à faire avec le fort et le faible de tout navire. Alors que le *Bretagne* est un bon marcheur à la voile, sa progression s'avère moins aisée quand ce vaisseau marche à la vapeur. S'ils ont, à la voile, une vitesse inférieure aux vaisseaux dont les hélices peuvent être remontées, la vitesse de l'*Algésiras* et de l'*Eylau* « tend à se rapprocher » de celle des autres navires « à mesure que le vent fraîchit ». Le *Donawerth* comme le *Saint-Louis* sont « d'excellents vaisseaux mixtes », atteignant par calme plat et bon vent arrière une vitesse de 9 noeuds, tandis que les six autres vaisseaux de l'escadre, particulièrement l'*Alexandre*, ont « une consommation exagérée de

<sup>145</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, « Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble », 1<sup>er</sup> Janvier 1860.

<sup>146</sup> Alexis de Varannes, « La Marine française dans la guerre d'Italie. L'escadre de l'Adriatique- La flottille du lac de garde », *Revue des Deux Mondes*, t. 25, 1860, p. 134-158.

<sup>147</sup> Louis Reybaud, « De l'équilibre et de l'état des forces navales en France et en Angleterre », *Revue des Deux Mondes*, t. XIX, 1860, p. 581.

<sup>148</sup> *Ibidem*, p. 563.

charbon<sup>149</sup> ». Deux unités converties, les frégates *Impératrice* et *Foudre*, sont enfin de tels ratages qu'il faut les écarter de l'escadre, quand les vaisseaux évoluent à la voile seule<sup>150</sup>.

Banales et communes aux grandes marines de guerre, les critiques qui accompagnent les premiers temps de la conversion de l'escadre à la vapeur se font moins fortes après 1859, quand les refontes, les essais et les modifications de détail permettent d'améliorer les capacités des navires à la vapeur comme à la voile, d'harmoniser les performances mais également de réduire les consommations les plus excessives.

#### **1. 4. 1. Harmoniser la marche des vaisseaux rapides et mixtes : une opération réussie à la fin de 1860**

Durant les mois d'hiver 1859-1860, l'escadre ramenée au port de Toulon connaît d'importantes transformations et réparations conduites par trois pionniers de la navigation à vapeur, les contre-amiraux Pâris, Chopart et Labrousse. Sous l'inspiration des amiraux Le Barbier de Tinan, Pâris et Jehenne, un grand effort d'homogénéisation de la marche des unités est entrepris et largement couronné de succès<sup>151</sup>. En février 1860, la frégate *Impératrice* repart pour de nouveaux essais afin d'expérimenter un procédé inédit de chargement du charbon. Les expériences sont poursuivies avant les premières sorties collectives en avril. Le 14 avril 1860, le commandant de l'escadre, le VA Le Barbier de Tinan se félicite des améliorations apportées par le CA Labrousse aux machines du *Redoutable* et de l'*Impérial*. Le travail de ce dernier n'échappe pas à l'attention d'un essayiste bien informé, Louis Reybaud, qui expose brièvement dans la *Revue des Deux Mondes* ce lent travail de repérages, d'essais et d'ajustements :

« Il regarda de près au détail des machines, changea les dispositions des tiroirs, supprima, par des combinaisons ingénieuses, des frottements qui nuisaient à l'effet, et parvint, pour plusieurs vaisseaux, à rétablir à peu de frais le degré de vitesse que régulièrement ils devaient avoir. C'est ainsi et à la longue, par de patientes observations, par des amendements heureux, qu'à cette marine qui naît on pourra donner la vigueur et la précision dont elle est susceptible <sup>152</sup> ».

Pour un marin de la vieille école de la voile, ces contraintes comme ces réglages ne sont pas toujours aisés à supporter. Agacé par les exigences du Quai d'Orsay et la fréquence des réparations, l'amiral de Tinan déplore retrouver des navires « moins alertes et moins capables » que ne l'étaient les vaisseaux des décennies 1830 et 1840<sup>153</sup>. Sans toujours être couronnés de succès, les

<sup>149</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, « Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble », 1<sup>er</sup> Janvier 1860.

<sup>150</sup> *Ibidem*.

<sup>151</sup> Patrick Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III (...) », *Revue d'Histoire Maritime*, n°12, 2010, p. 227-232.

<sup>152</sup> Louis Reybaud, « De l'équilibre... », art. cité, p. 570.

<sup>153</sup> SHD-V-M, BB 4-786, VA Le Barbier de Tinan, « Rapport d'ensemble sur l'inspection générale passée en 1860 », non daté, vers octobre ou novembre 1860 ou début 1861.

perfectionnements réguliers comme le remplacement des machines et des matériels inadaptés réduisent néanmoins les dissemblances les plus frappantes. C'est ainsi à l'allure moyenne de huit noeuds, et non sans atteindre des vitesses supérieures, que l'escadre rallie la Syrie en 1860 et revient à Toulon à la fin de l'année. Les vaisseaux sont alors de nouveau examinés par l'amiral Pâris. Jouant le rôle d'un ingénieur d'escadre, Pâris centralise la surveillance des appareils moteurs et réunit, une fois par semaine, les officiers chargés des machines et les maîtres mécaniciens. Ces derniers doivent en outre tenir un journal de la machine en mentionnant les pièces remplacées et les réparations menées<sup>154</sup>. Plus que jamais, le corps de bataille méditerranéen est bien l'école d'application navale du haut-commandement.

Tandis que les mécaniciens s'efforcent d'harmoniser les vitesses et de conserver à l'escadre une allure cohérente par tous les temps, les commandants des vaisseaux et le chef d'escadre veillent à entretenir un esprit d'émulation par les exercices et de communes et fréquentes croisières. Tâche difficile, gênée par les crises de 1859-1860, mais assez efficacement remplie. L'escadre bénéficie, il est vrai, de mesures récentes. La création des matelots fusiliers, exercés par des officiers provenant de l'école de mousqueterie de Vincennes et du bataillon de Lorient, est saluée par le commandement, malgré le caractère très militaire de leur formation. Alors qu'il est le pur produit de la vieille marine à voiles qui peuplait ses compagnies de débarquement de gabiers et de boscos, l'amiral Romain-Desfossés loue les nouveaux matelots fusiliers, dont la tenue est irréprochable, et qui sont des spécialistes de la guerre de côtes<sup>155</sup>. Impressionné par les services rendus par les matelots formés aux écoles de canonnage et de mousqueterie, le VA de Tinan, anticipe l'amélioration de l'artillerie, quand toutes les pièces disposeront de trois servants fusiliers marins et de sergents d'armes brevetés de Lorient<sup>156</sup>. L'homogénéité de l'escadre est enfin servie par un fort esprit de corps, entretenu par l'expérience du commandement et par le souvenir commun des dures navigations en mer Noire et dans la mer Baltique. Dans ses souvenirs, le commandant Souville reconnaît toute la valeur de sa nomination en 1861 sur le *Donawerth*, où le contre-amiral Lacapelle (1809-1879) avait placé sa marque de commandement :

« De fortes émotions m'assaillirent quand, pour la première fois et sur la fin de ma carrière, je me vis à bord d'un vaisseau et membre de ce grand corps de l'escadre qui, par ses traditions, son prestige et son importance, domine et résume la Marine entière (...). À cette époque, quand je venais de commander successivement deux navires, je ne me crus pas amoindri me voyant l'officier doyen d'un vaisseau considéré comme le premier de l'escadre et chef de sa principale batterie <sup>157</sup> ».

---

<sup>154</sup> *Ibidem*.

<sup>155</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Romain-Desfossés, « Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble », 1<sup>er</sup> janvier 1860.

<sup>156</sup> SHD-V-M, BB 4-786, VA Le Barbier de Tinan, « Rapport d'ensemble sur l'inspection générale passée en 1860 », non daté, fin 1860-début 1861.

<sup>157</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 452.

Ce très cornélien « je ne me crus pas amoindri », qui fait penser aux plus belles pages de Vigny sur la Garde dans *Grandeur et servitude militaires*, dit fort bien la fierté, individuelle et collective, de servir la pépinière et le modèle de toute la Marine.

#### **1. 4. 2. Le regard britannique sur l'escadre « tout vapeur » : l'estime sans l'inquiétude**

Au tout début de la décennie 1860, l'escadre de Toulon jouit également d'une haute réputation au sein de la *Navy* dont les unités côtoient les navires français durant la crise sicilienne (1860) puis au Liban (1860-1861). Le corps de bataille de l'amiral Le Barbier de Tinan, écrit l'amiral Sir Cyprian Bridge, était une « flotte puissante et très bien tenue », mais dont les machines étaient moins fortes que celles en service sur les vaisseaux britanniques. L'infériorité mécanique demeurait en effet une préoccupation dont témoignait involontairement l'intérêt passionné que l'amiral Pâris, commandant alors en sous-ordre, portait à la visite des appareils moteurs britanniques<sup>158</sup>. Moins sévère que Bridge et sans doute plus fiable, le contre-amiral Mundy, qui côtoie pendant plusieurs mois les divisions françaises dans les eaux siciliennes et napolitaines, note la même infériorité française dans le domaine de la propulsion. Malgré le travail de perfectionnement engagé par l'amiral Edmond Pâris, les navires souffrent de ne pas avoir des personnels aussi expérimentés que les mécaniciens et les chauffeurs anglais. La supérieure solidité des bâtiments britanniques frappe également ce bon connaisseur des arsenaux français. Une infériorité globale donc, connue de tous, mais corrigée par une certaine manière de travailler et de progresser qui n'est pas sans impressionner les plus caustiques. Le sérieux des entraînements et des manoeuvres, l'efficacité de l'artillerie forment la conclusion du propos de Mundy qui est frappé en 1861 par les progrès accomplis en une année<sup>159</sup>. Témoin des évolutions de l'escadre en Italie, le très exigeant Sir Geoffrey Phipps Hornby reconnaît également les progrès constants des navires français dont les manoeuvres portuaires se font le plus souvent vite et bien, les travaux de peinture et de nettoyage répétés arrachant l'approbation amère de ce fanatique notoire du « spit and polish<sup>160</sup> ».

#### **1. 5. Malgré les doutes, la confiance inentamée du commandement et de la plupart des experts (1861-1885 env.)**

Alors que le cuirassement de l'escadre, rapidement mené, consolide la cohésion opérationnelle et la réputation de ce corps de bataille, la guerre de 1870 entraîne sa désorganisation temporaire et donne aux adversaires de l'escadre des arguments financiers, mais également techniques et stratégiques. À ces critiques s'ajoutent les doutes que suscite le conservatisme attentiste des ingénieurs maritimes sur des questions aussi débattues que la tourelle. La réputation

<sup>158</sup> Amiral Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, Londres, John Murray, 1919, p. 197-199.

<sup>159</sup> CA Sir Rodney Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861*, Londres, 1863, p. 354-359.

<sup>160</sup> Sir Geoffrey Phipps Hornby, Journal, 28 avril 1862, cité par M<sup>rs</sup> Frederick Egerton, *Admiral of the Fleet, Sir Geoffrey Phipps Hornby*, Londres, William Blackwood, & Sons, 1896, p. 89.

globale de l'escadre n'est pas entamée toutefois jusqu'au début des années 1880, d'autant moins que l'escadre remplit bien les missions de souveraineté et de grandeur qui lui avaient été confiées par le passé.

### 1. 5. 1. Des premiers cuirassés à l'escadre toute cuirassée (1861-1870)

À peine achevée, l'ère de la conversion à la vapeur de l'escadre (1850-1861) est suivie de la rapide transformation de cette force en corps de bataille tout blindé (1861-1865). L'entrée en armement le 18 juillet 1861 de la frégate cuirassée *Gloire*, qui donnera son nom à la première classe des unités de ligne cuirassées, marque le commencement d'une ère de modifications continues. En s'engageant en 1859 dans le cuirassement de ses escadres métropolitaines et des unités de défense portuaire, la Marine réunit des procédés éprouvés — la construction en bois et la propulsion hybride — à deux innovations récentes : le blindage et l'artillerie rayée. Cette combinaison, toute pragmatique, s'avéra heureuse puisqu'elle réduisit temporairement le rapport des forces entre le Royaume-Uni et la France à un ratio de trois pour deux, alors que la conversion des vaisseaux et des grandes frégates à voiles des années 1858-1860 confirmait l'écrasante hégémonie anglaise<sup>161</sup>. Comme cela avait été le cas pour les frégates à roues et pour les premiers mixtes, la Marine intègre les nouvelles unités blindées au corps de bataille.

Les premiers essais, concluants, de la frégate *Gloire* en 1861 se font de la fin du printemps jusqu'au début de l'été suivant, sous l'égide du préfet maritime de Toulon, l'amiral comte Bouët-Willlaumez<sup>162</sup>. L'année suivante, le commandant en chef de l'escadre, le VA Rigault de Genouilly, plaide pour l'intégration progressive des frégates cuirassées. L'objet est de familiariser les équipages et les cadres à ces nouveaux bâtiments, sans désorganiser la flotte tout vapeur<sup>163</sup>. La *Gloire* est ajoutée à l'escadre à la fin de l'année 1863 et prend sa part dans les entraînements en Méditerranée occidentale. La substitution des navires blindés aux vaisseaux non cuirassés est accomplie entre 1864 et 1865. Au commencement de l'année 1865, le retrait puis le désarmement des vaisseaux *Algésiras*, *Redoutable* et *Castiglione* laissent désormais une escadre « tout blindée » avec un vaisseau cuirassé, le *Solférino*, et cinq frégates cuirassées : *Gloire*, *Invincible*, *Normandie*, *Couronne* et *Provence*, ces trois dernières unités ralliant Toulon entre janvier et février 1865. Parallèlement, une division de trois bâtiments cuirassés est constituée à Cherbourg<sup>164</sup>. L'aspect général du corps de bataille est sensiblement modifié, mais pas totalement bouleversé par le remplacement des « grandes murailles de bois » converties ou non des années 1850, par des frégates blindées.

<sup>161</sup> Louis Reybaud, « La Marine nouvelle en France et en Angleterre », *Revue des Deux Mondes*, t. 23, 1859, p. 463-L. Nicolas, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 91.

<sup>162</sup> SHD-V-M, BB 3-723 VA Comte Bouët-Willlaumez au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 27 août 1861. Frégate cuirassée « La Gloire ». Rapport sur les observations faites pendant les cinq voyages ordonnés par la dépêche du 11 mai 1861.

<sup>163</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-3, VA Rigault de Genouilly au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 14 octobre 1862.

<sup>164</sup> SHD-V-M, BB 5-137, « Notes sur les armements 1861-1873 », Année 1865.



La forme de leur avant, droit et coupant, l'abaissement de leur unique batterie sous pont, la disposition du poste de combat du commandant, placé désormais au centre du pont supérieur, sont autant d'éléments nouveaux, sinon inédits. Le maintien d'une mâture et d'une importante voilure, la disposition de l'artillerie, rangée de part et d'autre du navire, percé de sabords, rappellent toutefois encore les navires des précédentes décennies<sup>165</sup>. Enveloppant les oeuvres mortes, ainsi qu'une partie des oeuvres vives, le blindage, vissé à la coque en bois, ne se distingue guère de l'ensemble, d'autant moins qu'il est peint en noir. À plusieurs reprises, un expert aussi instruit que Louis Reybaud (1799-1879), chroniqueur naval à la *Revue des Deux Mondes*, dit son admiration devant l'uniformité nautique et militaire des unités cuirassées lancées après 1860. Une fois les derniers rodages menés lors de leurs premières sorties, ces navires présentaient cette « particularité qu'en visitant l'un deux, c'était comme si on les eût visités tous. Le *Magenta*, seul, tranchait par ses dimensions, quoique son armement fût le même<sup>166</sup> ; les frégates étaient pour ainsi dire copiées les unes sur les autres<sup>167</sup> ». Le noyau de l'escadre est toujours composé de six à huit navires de ligne capables d'agir ensemble soit en divisions avec des corvettes en bois cuirassées des classes *Alma* et *Belliqueuse*<sup>168</sup>.

Sur le plan opérationnel, l'escadre cuirassée de la Méditerranée est une magnifique arme de guerre. La puissance de feu des frégates, accrue par l'installation de canons rayés de 30, leur donne en effet les moyens d'action d'un vaisseau « à deux ponts », équipé de canons lisses et d'obusiers<sup>169</sup>. L'installation de l'artillerie de pièces rayées disposant d'un système de fermeture de culasse performant donne enfin aux navires une cadence de tir, une allonge comme une précision bien supérieures à ce que l'on obtenait dans un proche passé. Dans l'hypothèse d'une frappe navale et surtout d'un débarquement, l'appui-feu d'une flotte blindée disqualifie ces « flottilles de siège » dont les « types de fantaisie », disgracieux et très peu marins, avaient posé d'assez nombreuses difficultés en 1855 et durant l'expédition de l'Adriatique en 1859<sup>170</sup>. L'emploi de boulets ogivaux permet, enfin, de simplifier l'artillerie embarquée, bien que le déploiement de bateaux-mortiers et le débarquement de mortiers lourds de siège soient encore envisageables, l'élévation maximale des pièces sur une frégate cuirassée étant de 30°<sup>171</sup>. Enfin, la capacité de projection de l'escadre, estimée à 1 200 fusiliers et spécialistes, habitués aux débarquements, est renforcée, les années suivantes, par des exercices répétés soit sur les côtes provençales soit sur les côtes corses et

<sup>165</sup> À l'exception du *Solférino* puis du *Magenta*, qui sont des vaisseaux à deux batteries. E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 452.

<sup>166</sup> Ce navire disposait comme le *Solférino* d'une artillerie sur deux batteries.

<sup>167</sup> L. Reybaud, « La dernière campagne (...) », art. cité, p. 867.

<sup>168</sup> *Ibidem* ; <http://www.dossiersmarine.org> : « La flotte de Napoléon III, Corvettes cuirassées, classe *Belliqueuse* ».

<sup>169</sup> Jacques Chanriot, « La frégate-cuirassée *La Gloire* », dans *Marine et Technique (...)*, *op. cit.*, p. 347-371.

<sup>170</sup> L. Reybaud, « La Marine nouvelle en France et en Angleterre », *Revue des Deux Mondes*, t. 23, Paris 1859, p. 462.

<sup>171</sup> J. Chanriot, « La frégate cuirassée (...) », art. cité, p. 360-362.

algériennes, et parfois conduits avec le concours des unités de l'armée comme cela est le cas à Mers-el-Kébir, le 1<sup>er</sup> juillet 1869<sup>172</sup>.

### **1. 5. 2. Trois missions parfaitement remplies durant la décennie 1860 : apprendre le travail d'état-major ; tester les innovations ; peser dans les affaires régionales**

Si les bénéfiques tactiques et stratégiques du cuirassement sont considérables, son coût suscite des contre-projets moins onéreux comme ces corvettes blindées que leur inventeur propose, le 2 août 1861, de lancer à l'abordage des vaisseaux anglais<sup>173</sup>. Jamais toutefois le Second empire ne renonce à l'escadre qui remplit bien les missions définies sous la monarchie de Juillet : donner à l'État un outil de puissance et d'influence, former les officiers subalternes et supérieurs aux difficiles tâches administratives et opérationnelles d'une armée navale, parfaire la formation des mécaniciens et des artilleurs.

L'escadre tient effectivement une place de premier plan pour appuyer sa diplomatie en Tripolitaine (1852), aux Dardanelles (1853-1854), au Monténégro (1858), en Italie du Sud comme au Liban (1860), en Tunisie enfin en 1864. Plus discrètement, l'escadre est mêlée aux affaires romaines de 1867. Ses vaisseaux sont ponctuellement déployés dans les eaux ponantaises pour de grandes occasions diplomatiques. La flotte de Toulon rallie ainsi le port de Cherbourg pour la venue de la reine Victoria au début du mois d'août 1858<sup>174</sup>. Nommé en 1862 à la tête de l'escadre, avec son pavillon sur le *Bretagne*, l'amiral Rigault de Genouilly (1807-1873) brosse, le 14 octobre, les grandes missions d'une force qui, non seulement est « une magnifique école militaire », mais aussi « pour l'action politique du gouvernement, un levier qui n'est pas sans puissance<sup>175</sup> ». Placé à la tête du ministère de la Marine après la démission de Prosper de Chasseloup-Laubat en janvier 1867, le même peut voir ce « levier » participer à la politique d'influence de la France dans la brève réouverture de la question romaine. À la mi-octobre 1867, la mobilisation de l'escadre, prête à emporter une division dans les États du Pape, ajoute un élément de poids aux pressions gouvernementales sur le royaume d'Italie et permet, *in extremis*, d'apporter aux troupes pontificales un précieux secours matériel et humain, qui contribue à la défaite des Garibaldiens à Mentana<sup>176</sup>.

Hors de ces missions, les croisières comme les essais des vaisseaux habituent les enseignes de vaisseau et les jeunes officiers supérieurs au travail d'état-major comme aux exigences administratives d'une forte division navale. Parler d'une école d'application flottante ne paraît pas trop fort. Défendant, le 14 octobre 1862, l'absolue nécessité de maintenir l'escadre d'évolutions, son

<sup>172</sup> L. Reybaud, « La dernière campagne... », art. cité, p. 872.

<sup>173</sup> SHD-V-M, BB 8-750, Ministère de la Marine au secrétaire en chef du Cabinet de l'Empereur, M. Mocquard, 24 juillet 1862. « Dossier Saint-Maurice. Canonnière 1859-1861 ».

<sup>174</sup> SHD-V-M, BB 5-135, « Note sur les armements de 1858 », 16 novembre 1859.

<sup>175</sup> SHD-V-M, 17-GG 3, VA Rigault de Genouilly au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 14 octobre 1862.

<sup>176</sup> Les préparatifs de cette expédition et les détails de son débarquement dans le port de Civitavecchia sont exposés dans les papiers de l'amiral Gueydon et qui ont été déposés en SHD-V-M, BB 7-40.

chef, le VA Rigault de Genouilly, rappelle qu'un trop grand nombre d'officiers détachés en mission particulière ou réunis en de petites divisions ultra-marines perdent l'habitude de naviguer de concert. Sans être neuf, le propos est exact et s'avère très juste si l'on pense aux suites de la guerre de 1870 préparés hâtivement par des chefs mal préparés au travail d'état-major. Deux années auparavant, Louis Reybaud voyait dans l'escadre le moyen le plus efficace de disposer « d'un noyau d'officiers qui échappent aux langueurs d'un long séjour à terre et aux inconvénients d'un métier trop souvent quitté ou repris<sup>177</sup> ». Poursuivant, l'essayiste proposait d'accentuer les missions d'instruction de l'escadre en renforçant son état-major. Ainsi la rue Royale disposerait-elle, en cas de crise internationale, des cadres nécessaires au doublement de l'escadre. Le même argument d'une préparation constante prévaut, les années suivantes, contre les partisans d'une petite division cuirassée. La défaite italienne de Lissa en 1866, que l'on explique par l'impréparation des forces péninsulaires et leur absence de traditions communes, sert alors aux avocats d'une force régulièrement entraînée. Les années suivantes, les mêmes thèses et les mêmes arguments sont avancés alors que le coût de l'escadre fait tiquer. À l'extrême fin du Second empire, le CF de Vallon explique les défaites d'Aboukir et de Trafalgar par l'hétérogénéité des matériels, des manoeuvres et du commandement supérieur. Formés « à sa haute école », poursuit-il en parlant de l'escadre, « les officiers et les marins en sortent pour répandre dans les stations lointaines, l'instruction qu'ils y ont reçue<sup>178</sup> ». Résumant les manoeuvres et croisières conduites par l'amiral Jurien de La Gravière de 1868 à 1870, l'essayiste Louis Reybaud souligne, de nouveau, le rôle formateur de l'escadre corrigeant ainsi la très grande mobilité des personnels : 1 326 mutations sur 3 844 hommes en 1869 et 235 pour le même effectif, l'année suivante, année de grande guerre, il est vrai. « Sur ce point », conclut ce chroniqueur de la *Revue des Deux Mondes*, « elle apporte en outre un contingent d'études sur lesquelles il y a lieu d'arrêter l'attention et qui consistent en des changements opérés dans la tactique navale, dans l'artillerie, dans la mâture et l'emploi des voiles, dans la formation des équipages et dans les compagnies de débarquement<sup>179</sup> ».

Outre la formation des officiers et des officiers-mariniers à la guerre d'escadre, la constitution d'un fort esprit de corps entre dans les grandes missions de l'escadre<sup>180</sup>. En décembre 1861, au terme de deux années d'entraînements et d'améliorations constantes pour homogénéiser la marche des vaisseaux « mixtes » et « rapides », le VA Le Barbier de Tinan dresse un bilan positif de ces efforts que ne doivent pas compromettre de trop fréquentes sollicitations diplomatiques. L'escadre, met-il en garde, « est la véritable gardienne des traditions maritimes et la source des progrès qui s'opèrent dans le personnel et le matériel »<sup>181</sup>. Ce que disent les amiraux est alors

<sup>177</sup> L. Reybaud, « De l'équilibre... », art. cité, p. 577.

<sup>178</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>179</sup> L. Reybaud, « La dernière campagne (...) », art. cité, p. 861.

<sup>180</sup> LV Gomart, *L'escadre d'évolutions (...)*, op. cit., p. 60.

<sup>181</sup> SHD-V-M, BB 4-797, VA Le Barbier de Tinan, « Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861 », 6 décembre 1861.

largement partagé par leurs subordonnés. Responsable de la principale batteries du navire-amiral, le commandant Souville tente, à la fin de sa vie, de traduire l'impression enthousiaste que lui procura son embarquement :

« Quoi d'imposant comme ces colosses aux longues batteries superposées et aux gigantesques mâtures ; quoi d'admirable comme leurs proportions harmonieuses ; leur beauté architecturale, d'enivrant comme leurs exercices et leurs pompes militaires ! Dans l'émulation ardente qui surexcite ces capitaines, ces officiers, ces équipages, qui fanatise chacun pour son vaisseau, toutes les facultés de l'homme sont en jeu (...) ?<sup>182</sup> »

Ces motifs de fierté et cet esprit de corps font de l'escadre la gardienne des traditions d'excellence de la Marine et résistent non seulement à l'effondrement de l'Empire, mais également aux effets indirects de la politique de restriction budgétaire décidée au lendemain de l'Année Terrible.

### 1. 5. 3. Après l'Année Terrible, l'escadre est rétablie malgré les doutes (1872-1882)

Dans les semaines qui suivent la déclaration de guerre à la Prusse, la guerre contre les États allemands désorganise les divisions navales constituées en Méditerranée. Tandis que la station du Levant est dissoute, l'escadre de Toulon est démembrée, dès le début de la guerre, pour étoffer l'escadre du Nord, ainsi que l'escadre de réserve de Cherbourg. La division navale cuirassée est alors remplacée par trois stations distinctes (Toulon, Bône et Alger), avant d'être reconstituée en prenant des éléments de la station du Levant.

Au sortir de la guerre, qui a lourdement éprouvé les personnels de la Marine et ses magasins, le maintien des armées navales métropolitaines comme la doctrine de guerre d'escadre sont la cible de nombreuses critiques, que Theodore Ropp a finement résumées. L'échec d'une grande opération de diversion en mer du Nord ouvre le procès au corps de bataille<sup>183</sup>. Non seulement, les unités déployées en mer du Nord n'ont obtenu aucun succès tactique et stratégique, mais les unités côtières à faible tirant d'eau semblent seules efficaces contre l'Allemagne, dont le programme naval de 1872 va dans le sens d'une lutte dans les eaux brunes de l'Allemagne. Le coût croissant des grandes unités comme leur vieillissement rapide militent également pour se débarrasser de la grande flotte des années 1865-1870 en attendant d'y voir plus clair sur le cuirassement et la grande artillerie. L'absence de tensions impériales avec l'Angleterre, mais également la modestie des forces italiennes de haute mer font enfin de cette dissolution une mesure stratégiquement acceptable<sup>184</sup>. Cette coalition informelle d'arguments techniques, financiers et politiques bute toutefois sur l'efficace résistance de la rue Royale et du Quai d'Orsay, que soutiennent quelques groupes influents.

<sup>182</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 452.

<sup>183</sup> Anonyme, « La Marine et son budget », *Revue des Deux Mondes*, vol. 18, Novembre-Décembre 1876, p. 19 ; A. Barbou, *Vie de l'amiral Pothuau*, p. 88-89.

<sup>184</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy* (...), *op. cit.*, p. 26-35.

Même durant la guerre contre la Prusse, l'hypothèse d'une dissolution générale de l'escadre de la Méditerranée, un temps envisagée, n'avait pas prévalu. Les intérêts nationaux en Savoie comme à Nice, dont l'annexion datait d'une décennie, devaient être ostensiblement maintenus quoiqu'il arrive. Les mêmes arguments de grandeur régionale sont avancés au début de l'année 1871, quand le ministère « penche à dissoudre » l'escadre, « en vue de fortifier » les escadres du Ponant et de la Baltique. Invitée à se prononcer, la 1<sup>re</sup> direction fait entendre ses vues et rappelle la nécessité de maintenir à l'est de Gibraltar une division de trois frégates cuirassées<sup>185</sup>. Le Quai d'Orsay, qui entend ne rien céder des intérêts fondamentaux de la France au Levant, défend le maintien d'une puissance navale capable de peser sur le règlement ultérieur de la Question d'Orient<sup>186</sup>. Préservée par l'union des marins et des diplomates, l'escadre n'en est pas moins critiquée pour avoir été forgée à grand prix et n'avoir rendu que bien peu de services spectaculaires face à l'Allemagne. Si les raisons de cette discrétion échappent à l'opinion, les gens de métier ne s'y trompent pas. L'escadre a bien rendu à la France de grands services. Le bassin occidental de la Méditerranée n'est-il pas resté ouvert pour l'acheminement des troupes de l'armée d'Afrique et des armements ? Les ports de guerre n'ont-ils pas été alimentés et soutenus par un flux continu de matériels et de produits ? Réduite à quelques attaques spectaculaires, l'action des *raiders* prussiens a été nulle à l'est du détroit de Gibraltar. Bien que secondaire, l'action de la Marine dans l'écrasement de la révolte algérienne de 1871 n'est enfin pas passée inaperçue. La mobilisation des unités cuirassées disponibles comme le déploiement des unités légères sur les points les plus menacés du littoral algérien ont alors compensé les moyens militaires triplement réduits par la défaite, le rapatriement des libérables, et l'excitation communale, longtemps incomprise et vite méprisée<sup>187</sup>. Suivie de près par le Quai d'Orsay et la Guerre, la difficile gestion de la frontière algéro-tunisienne ne permet pas enfin d'ignorer l'ampleur des zones côtières à surveiller. Après la répression de la révolte algérienne (mars-juillet 1871), les agents de la France en Afrique du Nord tiennent en effet la Tunisie pour la base arrière de toutes les résistances anti-françaises. Outre les mesures de police en Algérie même, la revente d'anciens stocks de pistolets militaires à Tunis, et surtout le transport en Algérie de stocks de poudre noire acheminés de Malte sur les côtes du sud de la Régence imposent la surveillance étroite des confins maritimes algéro-tunisiens<sup>188</sup>. Toutes ces raisons conjuguées, auxquelles les colons en Algérie ne pouvaient qu'apporter leur concours, permettent de fixer l'existence de l'escadre dans le marbre de la loi-programme de 1872. Bien que ses moyens soient encore modestes, son rôle comme école tactique de la Marine, gardienne des traditions et protectrice des intérêts supérieurs de la nation, est clairement rappelé<sup>189</sup>.

<sup>185</sup> SHD-V-M, BB 4-1450, Première Direction, Mémoire du 1<sup>er</sup> février 1871.

<sup>186</sup> AMAE, La Courneuve, Turquie, « Mémoires et Documents », t. 118, Jules Favre au comte de Vogüé, 12 juin 1871.

<sup>187</sup> Cf. Quentin Deluermoz, *Commune(s) 1870-1871. Une traversée des mondes au XIX<sup>e</sup> siècle*, L'Univers Historique, 2020, p. 129-135.

<sup>188</sup> SHD-V-M, GG 2 190-11, Gouverneur général civil de l'Algérie, VA Comte de Gueydon, au ministre de la Marine, VA Pothuau, 6 avril 1871 ; *ibidem*, Le même au même, 4 mai 1871 ; 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 ; Baron de Billing, Consulat général de France (Tunisie) au duc Decazes, ministre des Affaires étrangères, 29 septembre 1874, *ib.*, p. 53.

<sup>189</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 32.

En moins de quatre années, l'escadre retrouve son ancienne organisation et ses anciennes forces. Articulée en deux divisions à la fin de 1872, elle aligne deux frégates cuirassées et quatre corvettes blindées. Chaque division dispose de patrouilleurs<sup>190</sup> dont les dénominations sont mouvantes<sup>191</sup>. Au commencement de la crise d'Orient de 1875-1878, le réarmement de plusieurs unités de ligne, placées en réserve après la guerre franco-prussienne, n'introduit pas de rupture, tant les séries cuirassées des années 1860-1873 étaient homogènes. À la veille de la crise d'Orient de 1877-1878, l'escadre a bien retrouvé sa puissance passée. Quand l'amiral Jauréguiberry en prend le commandement le 18 octobre 1876, il dispose de sept cuirassés de premier rang et de deux avisos, soit le double des moyens accordés aux forces de la Manche<sup>192</sup>. Manoeuvrant ensemble en 1879, les deux forces donnent aux experts l'occasion de conduire durant l'été une grande enquête sur les qualités nautiques et militaires des forces hauturières métropolitaines. L'escadre est bien alors redevenue cette grande école d'application et de perfectionnement qu'elle n'avait cessé d'être entre 1840 et la fin de l'Empire. Cette restauration n'est certes pas sans susciter des doutes. Nul n'ignore que la première génération des frégates cuirassées a beaucoup vieilli. Ce vieillissement et le lancement des cuirassés *Duilio* et *Dandolo* facilitent toutefois le déblocage de crédits pour renouveler le corps de bataille au début des années 1880, sans éteindre les critiques, loin de là.

Dénonçant l'inadaptation de l'escadre à ses futures missions et le coût des grosses unités blindées, des voix s'élèvent pour demander le déploiement massif de croiseurs non cuirassés et d'unités spéciales de la guerre des côtes<sup>193</sup>. Le rôle formateur de l'escadre, incontesté entre 1840 et 1870, ne fait plus l'unanimité après le Second empire. Frappé par la brièveté des manoeuvres et la médiocre initiative laissée aux chefs de quart, un auteur bien informé propose, en 1876, de rassembler les officiers subalternes sur une escadre volante « capable de naviguer de conserve à la voile<sup>194</sup> ». Pour beaucoup, la guerre future reproduira la bataille de Lissa : « une mêlée où chaque capitaine n'agira ou ne pourra agir que par lui-même, en ne consultant que ses propres décisions, en ne s'inspirant que de son courage<sup>195</sup> ». Les partisans les plus convaincus du corps de bataille admettent en partie ces accusations<sup>196</sup>. Exerçant certes bien ses fonctions dissuasives, l'escadre supporte, peut-on lire en 1876 dans la *Revue des Deux-Mondes*, des coûts d'entretien excessifs causés « par les dépenses de charbon que nécessitent les moindres déplacements des navires dont la sûreté d'évolution à la voile est toujours douteuse, par les sommes énormes qu'entraîne sur ces

---

<sup>190</sup> *Annuaire de la Marine*, 1872, « État au 15 décembre 1872, des divisions navales et des stations locales des colonies », p. 595-599.

<sup>191</sup> Les corvettes cuirassées sont désignées, au milieu des années 1870, comme des cuirassés de 2<sup>d</sup> rang, quand les frégates cuirassées sont enregistrées comme des unités de ligne de premier rang.

<sup>192</sup> Étienne Daum, *Un vice-amiral en politique : Jean-Bernard Jauréguiberry. De Bayonne au ministère de la Marine et des Colonies*, mémoire de maîtrise, Université Paul-Valéry, Juin 2001, p. 123.

<sup>193</sup> M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 99-108 et particulièrement la note 2 p. 100.

<sup>194</sup> Anonyme, « La Marine et son budget », *Revue des Deux Mondes*, Novembre-Décembre 1876, p. 19.

<sup>195</sup> Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *ib.*, Mars 1871, p. 550.

<sup>196</sup> M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p.123-124.

mêmes navires la réparation de la moindre avarie, qu'elle navigue forcément fort peu de temps<sup>197</sup> ». Ayant accepté après la défaite de laisser à l'Armée le bénéfice de l'effort budgétaire qu'imposent les relations franco-allemandes, la Marine paie ici sa discipline. L'appel du VA Cloué à bien distinguer les chauffeurs des mécaniciens traduit la nécessité d'améliorer les performances nautiques et ce au meilleur coût<sup>198</sup>. Ces propositions ne sont pas néanmoins une remise en cause générale de l'outil ni de son rôle.

Sans ignorer leur retard dans la voie de la construction tout métal, où les ingénieurs des constructions nationales avancent progressivement, les Français restent fidèles au réduit central comme à la disposition en bordées de la grosse artillerie. Ils se méfient en effet des dangers d'une artillerie en barbette<sup>199</sup>, que les autres marines adoptent pour son utilité tactique, et se défient, pour de justes raisons, des tourelles que les marines anglo-saxonnes adoptent précocement<sup>200</sup>. Non sans dédain, les ingénieurs maritimes et le commandement n'entendent donc pas enfin adopter les principes qui ont déterminé la construction du *Duilio* et du *Dandolo*<sup>201</sup>. Fondée sur trois décennies d'expérimentations, d'audaces calculées et de prudence stratégique, cette confiance hautaine n'était pas insensée et ne le semblait pas aux yeux des experts étrangers. S'il se moque, en 1876, du maintien en service des unités à coque en bois cuirassée du Second empire, John C. Paget n'a pas de mots assez élogieux pour les nouveaux cuirassés *Colbert*, *Trident*, *Redoubtable* et *Richelieu* et tient le *Friedland*, alors en armement, pour l'*alter ego* des plus grosses unités britanniques<sup>202</sup>. Appréciations fort justes au demeurant. Au début de la décennie 1880, le CV anglais Ernest Rice souligne l'absolue supériorité des plaques d'acier du Creusot sur les blindages composites du type Cammel. L'organisation de l'artillerie en barbette sur le *Duperré*, le mode de chargement des pièces leur emploi par temps de brume suscitent également l'approbation de « Jackie » Fisher, d'un naturel pourtant caustique<sup>203</sup>. Les étrangers informés tiennent donc le corps de bataille des années 1875-1885 comme un solide instrument d'influence et de puissance, capable de mener une stratégie équilibrée face à tous les adversaires de la France<sup>204</sup>.

<sup>197</sup> Anonyme, « La Marine et son budget (...) », art. cité, p. 19.

<sup>198</sup> SHD-T-M, 170 C-150, VA Cloué au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 24 août 1879.

<sup>199</sup> Adoptée sur le *Duperré*, armé en 1883.

<sup>200</sup> CA Chatelle, « La révolution industrielle et la Marine », *Revue historique des armées*, 178, 1990, p. 23-31.

<sup>201</sup> Jean (Martinant) de Préneuf, « Du rival méprisé à l'adversaire préféré », *Revue historique des Armées*, 250, 2008, p. 38.

<sup>202</sup> John C. Paget, *Naval powers and their policy. With tabular statements of British and foreign ironclad navies. Giving dimensions, armour, details of armament, engines, speed, and other particulars*, Londres, Longmans, 1876, p. 123.

<sup>203</sup> Cf. NA-Kew, ADM 1-6616, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Extracts from Report of Captain Ernest Rice R.N. (Naval Attaché for Europe), 27<sup>th</sup> February 1882* », Mars 1882 ; ibidem, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Report by Captain John A. Fisher HMS Inflexible* », April 3<sup>rd</sup> 1882 », Mai 1882.

<sup>204</sup> Commandant Sydney Marow Eardley Wilmot (RN), *The Development of Navies during the last half-century, chapitre XII, Foreign Navies-Europe*, Londres, Seeley & Co., 1892, p. 248-257.

#### 1. 5. 4. Un rôle confirmé par la Question d'Orient de 1878 et l'émergence de la Triplice

Réorganisée et renforcée les années suivantes, l'escadre retrouve, dès 1875, son rôle diplomatique par une croisière remarquée dans les eaux grecques. La crise d'Orient de 1876-1877, qui fait planer sur les chrétiens d'Orient et les Européens expatriés le risque de violences populaires, suscite de nouveau l'envoi d'une partie de l'escadre dans les eaux balkaniques, grecques et turques où elle retrouve de fortes divisions internationales. Le réveil de la question des Balkans en 1877-1878 comme la perspective d'un affrontement russo-britannique exigent une présence renforcée. Malgré la neutralité stricte appliquée par le gouvernement, comment ne pas espérer saisir, le cas échéant, « quelques positions dans le Levant<sup>205</sup> ? » Il s'avère enfin impossible de laisser le bassin oriental de la Méditerranée sous la seule égide du *Malta Squadron*<sup>206</sup>. À la fin de 1880, une petite division de l'escadre, menée par l'amiral Lafont (1825-1908), est ainsi associée aux forces navales des Puissances au large du Monténégro afin de faire pression sur le gouvernement ottoman<sup>207</sup>. Quinze années plus tard, la crise d'Arménie, que suivent les « affaires » de Macédoine et de Crète, rappelle au gouvernement la nécessité de maintenir un outil de présence capable de soutenir la comparaison avec les moyens britanniques et italiens. Parallèlement, la flotte demeure un outil indispensable pour toute opération amphibie majeure. Au commencement de la crise d'Égypte, alors que les deux nations sont bien près de coopérer militairement, l'Amirauté britannique n'ignore pas la capacité de projection des Français à Toulon. Outre les 15 000 hommes que peut prendre la flotte de transport, l'escadre peut emporter 2 000 marsouins<sup>208</sup>. Malgré le retrait français de la question égyptienne, les enjeux nationaux, financiers, missionnaires et scolaires, demeurent tels dans l'empire ottoman que le maintien d'un outil naval d'influence, voire de puissance est plus que jamais souhaitable.

Si les enjeux diplomatiques sont moindres en Méditerranée occidentale, la sécurité des intérêts vitaux stratégiques exige d'importants moyens militaires et navals. Non sans admettre les conséquences de ce choix sur la sécurité des ports de la mer du Nord et de la Manche, exposés aux éventuelles frappes allemandes, le commandement fait porter l'effort matériel et stratégique dans le bassin occidental de la Méditerranée. Face à la Triplice, une forte escadre d'active, doublée après 1886 d'une escadre de réserve, donne à la France les moyens de conduire une utile offensive périphérique<sup>209</sup>. L'escadre de Toulon est chargée de briser rapidement la *Regia Marina*, avant de

<sup>205</sup> SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel, commandant la station du Levant, au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 27 avril 1875, *ibidem*, Le même au même, 17 novembre 1875.

<sup>206</sup> AMAE, La Courneuve, « Mémoires et documents », Turquie, 188, Jules Favre au comte de Vogüé, 12 juin 1871.

<sup>207</sup> Ministre des Affaires étrangères au CA Lafont, commandant la division navale française dans l'Adriatique, 7 septembre 1880, dans Ministère des Affaires étrangères, *Documents Diplomatiques. Affaire du Monténégro*, n° 2, Paris, Imprimerie Nationale, 1880, p. 31 ; Erwin A. Schmidl, « The International Operation in Albania, 1913-14 », *International Peacekeeping*, vol. 6, 3, 1999, p. 1-10 ; Jean-Marie Delaroche, « Les opérations navales internationales au large de l'Albanie et du Monténégro en 1880 et 1913 », dans C. Horel (dir.), *Les guerres balkaniques (...)*, op. cit., p. 155-169.

<sup>208</sup> NA-Kew, ADM 116-33, Lord Lyons à lord Granville, 17 juin 1882.

<sup>209</sup> J. Martinant de Préneuf, « Du rival méprisé (...) », art. cité, p. 43-44.



fixer le maximum de troupes italiennes et ainsi soulager le front des Alpes<sup>210</sup>. Vers 1895, ce schéma tient toujours bon, malgré le développement de la marine de guerre hauturière allemande et les indices inquiétants d'une prochaine confrontation franco-britannique en Afrique orientale<sup>211</sup>. Non sans hésitations, dont les membres du gouvernement sont les témoins navrés, la crise de Fachoda confirmera les orientations passées. C'est en Méditerranée, admet le conseil supérieur de la Marine, en présence de Félix Faure et du ministre de la Marine, que « doit être notre principale force navale<sup>212</sup> ». Tous les éléments matériels militent, à dire vrai, en faveur d'une concentration régionale. Pas plus que leurs rivaux, les marins et les ingénieurs français n'ignorent les embarras que posent la course au gigantisme de l'artillerie et le cuirassement. Le choix des gros calibres en acier — le modèle 1875 — censés riposter aux gros calibres de la firme Armstrong équipant les nouveaux cuirassés italiens, s'avère malheureux<sup>213</sup>. Theodore Ropp, en comparant les réalisations françaises, anglaises et italiennes, tient toutefois le bilan des années 1872-1882 pour très positif, les pires accidents ayant été évités. Afin de remplacer les premières séries cuirassées du Second empire, désormais à bout de souffle et obsolètes, les programmes de construction sont menés en cinq ans environ, une durée qui est alors acceptable, et combinent d'importants progrès sidérurgiques tels que la construction de la coque en acier. Sans perdre de vue les réalisations allemandes — pour les garde-côtes— et péninsulaires, les ingénieurs et les artilleurs navals se montrent prudents et limitent les enthousiasmes coûteux<sup>214</sup>.

## **1. 6. Flotte d'échantillons, officiers opiomanes et « petites alliées » : une force (trop ?) sévèrement jugée à la Belle Époque (1885-1910 env.)**

La réputation militaire de l'escadre, au tournant du siècle, n'a pas laissé une impression aussi favorable que celle léguée par le corps de bataille du Second empire et de la jeune Troisième République. Avec d'importances nuances, que l'on perçoit surtout dans les travaux les plus contemporains, l'histoire navale tient les années 1885-1909/1910 pour un âge de confusions et de déclin dont les causes réelles comme la gravité seules sont discutées. Les contradictions bureaucratiques, les heurts des compétences ministérielles et parlementaires, les querelles doctrinales autour de la défense côtière sont autant de maux que l'historiographie, même la moins mal disposée, retient pour expliquer la lenteur des meilleurs programmes comme celui des « semi-dreadnoughts » de la classe *Danton*<sup>215</sup>. En s'appuyant sur les abondantes sources imprimées, les

---

<sup>210</sup> *Ibidem*, p. 37-38.

<sup>211</sup> *Ibidem*, p. 44-45.

<sup>212</sup> Journal de Félix Faure, 10 janvier et jours suivants, dans Bertrand Joly (éditeur), *Félix Faure. Journal à l'Élysée (1895-1899)*, éditions des Équateurs, 2009, p. 379.

<sup>213</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)* *op. cit.*, p. 100-101.

<sup>214</sup> *Ibidem*, p. 101-102.

<sup>215</sup> Henri Le Masson, « Douze ministres ... ou dix ans d'hésitations de la Marine française », *Revue Maritime*, n° 233, Juin 1966, p. 710-733 ; P. Halpern, art. cité, p. 46 ; M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 211-539 ; 771-778.

historiens ont reproduit les propos pugnaces et parfois outranciers des contemporains. Dans le contexte douloureux et passionnel des débats politico-techniques entourant les thèses de la Jeune École, leurs partisans comme leurs adversaires ont développé quelques idées communes assez défavorables sur l'escadre dont la lenteur et l'hétérogénéité sont les grandes faiblesses<sup>216</sup>. Plus grave, le corps des officiers supérieurs et généraux est victime entre 1895 et 1910 environ d'une vague de très vives critiques, incriminant sa moralité comme ses compétences<sup>217</sup>. Si l'antimilitarisme et le goût du scandale poussent les feux de ces attaques, les officiers réactionnaires, on pense ainsi au commandant Henri Duroch, rythment leurs mémoires de commentaires assassins sur les effets moraux de l'Affaire et des campagnes de républicanisation de la Marine, avec leurs inévitables délations<sup>218</sup>. Ces ombres diverses se nourrissent enfin de toute une série de grands drames — la perte du *Iéna*, le 12 mars 1907 puis l'explosion du *Liberté*, le 25 septembre 1911 —, de questions techniques mal comprises, comme le soi-disant « vol des blés » de Toulon, mais également d'affaires de mœurs avérées ou supposées où le mariage à trois et l'opiomane tiennent une grande place<sup>219</sup>. La prise de conscience des limites logistiques et tactiques durant la crise de Fachoda participe au sentiment d'une crise profonde.

Peut-on parler toutefois d'une réputation toute ternie si l'on considère les propos ou les souvenirs parfois ironiques certes, mais somme toute nuancés, voire admiratifs des marins qui servent en escadre au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, tels l'amiral Daveluy et le commandant Thomazi ? Bien que l'antisémitisme et l'anti-républicanisme animent ses convictions complotistes et déclinistes, le commandant Duroch est un trop fin observateur pour se borner à dénoncer la crue du syndicalisme et de l'indiscipline. La vitalité doctrinale, sans doute excessive, le lancement de systèmes d'armes nouveaux, au premier chef les sous-marins, la position avancée de la France dans les domaines de pointe sont autant d'éléments qui montrent aux plus attentifs la permanence d'un esprit d'innovation à la mesure d'une nation manufacturière développée et précocément engagée dans la « deuxième » industrialisation. Indiscutable, si l'on compare le début de la décennie 1880 et la fin des années 1900, ce déclin relatif gagne enfin à être replacé sur une échelle chronologique plus fine. Pour beaucoup avant 1895, l'escadre est certes, à l'image de la Marine, trop routinière, mais elle demeure toujours une force de premier ordre, supportant encore fort bien la comparaison avec les autres flottes régionales, italienne surtout, mais également britannique.

### 1. 6. 1. L'escadre devient progressivement un groupe naval après 1885

Depuis ses origines, la composition de l'escadre est d'une grande simplicité : un noyau de navires de ligne très homogènes, auxquels sont associés des bâtiments légers, servant de croiseurs et

<sup>216</sup> M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 211-539.

<sup>217</sup> À titre d'exemple : Jean Labayle-Couhat, « Évolution du cuirassé de 1865 à 1900. Le torpilleur des origines à 1900 », *Marine & Technique*, *op. cit.*, p. 434-435.

<sup>218</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 129-133 et 225 ; Commissaire général de Saint-Stéban, « Un officier de marine de la III<sup>e</sup> République », art. cité, p. 22.

<sup>219</sup> Sur ce plan où ses phobies politico-racistes suintent assez peu, Henri Duroch est assez drôle et, somme toute, nuancé. Cf. H. Duroch, *Souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 268.

d'estafettes. Cette disposition est affectée, au milieu des années 1880, par le perfectionnement d'armes et d'unités nouvelles — torpilleurs de haute mer — dont les premiers partisans de la « Jeune-Ecole » surestiment les capacités opérationnelles. Sur les vaisseaux, des armements et des équipements répondent à la menace des torpilleurs. On équipe ainsi les hauts et les ponts des cuirassés de pièces de calibre moyen et de canons à tir rapide. On dispose à l'ancre des filets protecteurs, tout en maintenant une veille renforcée par l'usage des projecteurs électriques, introduits à titre expérimental à la fin des années 1870<sup>220</sup>. En dépit des risques d'incendie et de leur fragilité relative, ces appareils équipent les parties hautes (hunes) et basses où ils éclairent l'avant, l'arrière et les deux bords d'un cuirassé. Appelés initialement appareils « photo-électriques », les projecteurs donnent assez de bons résultats pour inspirer confiance face à des canots porte-torpille. Avant que ces matériels soient perfectionnés au début du XX<sup>e</sup> siècle, l'espoir de déjouer une nuée de Thornicroft est plus mince à dire vrai<sup>221</sup>. Le temps de repérage et réaction se réduit en effet à quelques dizaines de secondes<sup>222</sup>. La menace du torpillage comme le risque de collision et d'abordage entre les navires accélèrent parallèlement l'électrification des communications entre les postes de guet sur les mâts militaires, le poste de commandement, la salle des machines et la timonerie. Les premiers systèmes de transmission d'ordres par lampes électriques sont d'usage courant au début de la décennie 1890, bien que leur fragilité supposée et leur complexité imposent des perfectionnements<sup>223</sup>. Cette mutation n'est pas sans provoquer l'angoisse de l'amiral Bergasse Dupetit-Thouars (1832-1890) qui, se rappelant l'escadre très homogène de la décennie 1860, appréhende les conséquences tactiques d'une hybridation poussée trop loin<sup>224</sup>. Non sans réticences, le commandement admet toutefois que les moyens défensifs existants — les canons rapides, les projecteurs, les filets — ne peuvent suffire à garantir la sécurité d'un cuirassé<sup>225</sup>.

À l'escadre est donc progressivement associée une escorte de bâtiments légers, dont les dénominations successives — « aviso-torpilleurs », « torpilleurs de haute-mer », « contre-torpilleurs » — disent assez bien les nouvelles menaces et les contre-mesures envisagées. Interrogé en 1886, le commandant en chef de l'escadre, l'amiral Lafont, recommande « l'adjonction à l'escadre de contre-torpilleurs en nombre suffisant », mais également de vedettes et de patrouilleurs légers embarqués sur les navires de ligne<sup>226</sup>. Les exercices et les manoeuvres que l'amiral Aube organise en 1886 ne permettent pas de dégager de consensus sur le rôle hauturier de ces divisions

<sup>220</sup> J. Labayle-Couhat, « Évolution du cuirassé de 1865 à 1900. ... », art. cité, p. 428-429.

<sup>221</sup> SHD-T-M, 170 C-149, Commandant-en-chef de l'escadre au ministre de la Marine, VA Pothuau, 14 avril 1878.

<sup>222</sup> Didier Robineau, *L'introduction de l'électricité dans la marine militaire, 1880-1935*, thèse d'histoire des sciences et des techniques, sous la dir. de Martine Acerra, Université de Nantes, 2019, p. 19-34.

<sup>223</sup> SHD-T-M, 170 C-159, Ingénieur de la Marine Finaz, « Notes sur certaines questions intéressant les navires de la flotte et plus particulièrement les navires de l'escadre », 10 septembre 1891.

<sup>224</sup> SHD-V-M, BB 7-12-13, VA Dupetit-Thouars, 6 mai 1890.

<sup>225</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 138-139.

<sup>226</sup> SHD-V-M, BB 4 -1452, « Mission du sous-chef d'État-major général sur les côtes de Provence (Février 1886) ».

légères, mais encouragent les partisans des torpilleurs et de la spécialisation des tâches<sup>227</sup>. Aux cinq cuirassés d'escadre sont ainsi associés, à la fin de 1887, un croiseur de 2<sup>e</sup> classe, le *Milan*, un croiseur-torpilleur, le *Condor*, et un aviso-torpilleur<sup>228</sup>. À l'escadre cuirassée encore homogène de la fin des années 1870 s'est substitué, une décennie plus tard, un groupe naval composé d'unités de plus en plus spécialisées, et qu'il faut faire marcher de concert. Le nombre respectif des types est, en outre, une question débattue. Au début de la décennie 1890, le VA Rieunier (1833-1918), alors commandant l'escadre énumère ainsi les moyens souhaitables pour doter l'escadre de ses moyens d'éclairage et de couverture : deux navires éclaireurs, un aviso-torpilleur, un aviso-répétiteur enfin, dont la mission est de reproduire les signaux, enfin dix torpilleurs de haute mer<sup>229</sup>. La présence de quatre grands croiseurs — au lieu des deux existants — est également demandée par le VA Henri Rieunier<sup>230</sup>. La spécialisation des unités du groupe naval demeure une constante au tournant du siècle. En prenant en octobre 1896 le commandement de l'escadre dite active, Cuverville dispose théoriquement de quatre croiseurs pour l'éclairage de sa flotte<sup>231</sup>. En novembre 1897, le porte-torpilleurs *Foudre*, chargé d'emporter en haute mer une flottille de torpilleurs légers, est intégré à l'escadre de manoeuvre. À ces forces légères organiques s'ajoutent enfin, lors des croisières et des exercices le long des côtes corses, algériennes et tunisiennes, les flottilles de torpilleurs puis de sous-marins qui forment la défense mobile de ces côtes<sup>232</sup>. Au tournant du siècle, l'escadre de la Méditerranée associe un peu moins d'une trentaine de bâtiments de toute classe, dont un tiers environ de cuirassés modernes. Doté d'une solide mémoire et reprenant sans doute ses anciennes notes, le commandant Duroch a laissé, en 1944, un témoignage assez précis de la complexité de la flotte au tout début du siècle :

« Si ma mémoire n'est pas défaillante, l'escadre se composait alors de deux divisions de trois cuirassés modernes : *Saint-Louis*, *Gaulois*, *Charlemagne*, *Iéna*, *Bouvet*, *Jauréguiberry* ; d'une division cuirassée dite de réserve (...) ayant moins d'hommes, et moins de combustible : *Brennus*, *Charles-Martel*, *Hoche* (?), et de deux divisions de croiseurs : trois croiseurs cuirassés anciens (...) deux croiseurs-cuirassés modernes (...). Un petit croiseur léger, le *Linois*, servait de répétiteur.

Il fallait ajouter à ces bâtiments des forces d'éclairage, destinées à mener la lutte contre les torpilleurs, et appelées pour cela : contre-torpilleurs.

Elles comprenaient, s'il m'en souvient, une escadrille de six contre-torpilleurs, type *Arbalète*. C'étaient des torpilleurs de haute mer, dessinés par Augustin Normand, agrandis. Ils étaient armés de 4 ou 6 tubes lance-torpilles de 350, d'un canon de 100 et de canons de 65 (...)»<sup>233</sup>.

<sup>227</sup> *Ibidem*, « Procès-Verbaux de la conférence formée pour dégager la conclusion à tirer des grandes manoeuvres de l'été de 1886 », 21-23 juillet 1886.

<sup>228</sup> *Annuaire Maritime*, 1888, p. 796-799.

<sup>229</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier au ministre de la Marine, Godefroy Cavaignac, « Escadre de la Méditerranée Occidentale et du Levant, Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », 24 avril 1892.

<sup>230</sup> *Ibidem*.

<sup>231</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-35, Ministre de la Marine, VA Besnard, au VA Cavelier de Cuverville, 13 octobre 1896.

<sup>232</sup> DAVELUY, II, p. 384.

<sup>233</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes* (...), *op.cit.*, p. 97.

Rien ici de bien singulier. Au milieu de la décennie 1890, l'escadre Seymour confiait à quatre croiseurs rapides le soin d'éclairer la marche de ses cuirassés et de leurs escorteurs<sup>234</sup>. Cette combinaison d'unités fort différentes, qui rompt avec la simplicité du milieu du siècle, donne toutefois aux avocats de la Jeune École des arguments contre ces « escadres de mastodontes, avec leur cortège varié d'unités disparates de moindre acabit » et semblant bien moins efficaces que ne pouvaient l'être des « groupes volants de croiseurs cuirassés, puissants et rapides »<sup>235</sup>. L'autre voie consistait à renforcer l'homogénéité du corps de bataille en revenant aux séries standardisées des décennies 1860-1870 c'est-à-dire en limitant au maximum les variations d'une unité à l'autre et en se refusant aux échantillons.

### 1. 6. 2. Se battre ensemble ou par divisions spéciales ?

Dans un contexte géopolitique compliqué par le rapprochement germano-italien, confirmé en 1887, et l'hypothèse d'une confrontation franco-italo-britannique, la transformation de l'escadre en groupe naval comme la spécialisation des unités lourdes et légères soulèvent plusieurs questions. Quelle guerre mener contre l'Italie et ses alliés ? Comment déjouer le piège d'un blocus britannique ? Quel rôle tactique assigner aux différentes unités ?

Face à tous ces adversaires potentiels, la guerre de course n'est jamais un objectif du commandement. L'escadre d'abord n'a pas, bien sûr, la vocation de combattre le commerce en Méditerranée, contre lequel il suffira de lancer des croiseurs ou d'équiper de pièces d'artillerie les paquebots des compagnies maritimes nationales. Durant la crise de Fachoda, les chefs de la Marine jugent les résultats de la guerre de course bien plus intéressants en Asie du Sud-Est comme dans les approches des eaux insulaires<sup>236</sup>. Restent deux voies d'emploi traditionnelles pour l'armée navale : le combat d'escadre et la guerre de côtes. La stratégie de guerre d'escadre repose initialement sur les armées navales métropolitaines (Brest-Toulon) dont les moyens sont assez équilibrés, avant que l'augmentation des flottes métropolitaines anglaise, allemande et italienne n'impose des choix décisifs à la fin des années 1880. Renonçant dans la Manche à un affrontement décisif, l'amiral Aube, ministre de la Marine (7 janvier 1886-29 mai 1887) décide, en 1886, le regroupement du gros des unités de ligne en Méditerranée occidentale en doublant l'escadre active d'une escadre dite de réserve. Ce doublement, qui est maintenu et défendu les années suivantes, confirme le choix d'une priorité stratégique méditerranéenne<sup>237</sup>. Non seulement ce renforcement doit assurer à la France une écrasante supériorité sur l'Italie, si jamais la *Regia Marina* osait affronter la Royale en haute mer, mais seule une forte escadre peut briser le *Malta Squadron*. Encore faut-il que l'adversaire fasse ce

<sup>234</sup> SHD-V-M, BB 7-12/13, EMG 1<sup>ère</sup> section à EMG 3<sup>ème</sup> section, « Copie d'une lettre du commandant de la *Flèche*, 14 janvier 1896 », 21 février 1896.

<sup>235</sup> Anonyme, « La Flotte Utile », *Revue de Paris*, 1898.

<sup>236</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Brown de Colstoun au ministre de la Marine, VA Besnard, Réponse au questionnaire du 18 mars 1896, 2 avril 1896.

<sup>237</sup> *Ibidem*.

qu'on attend de lui ! Les leçons de l'Année Terrible, que rappelle à ses pairs l'amiral Aube en 1886, puis en 1887, en dénonçant leurs illusions d'une stratégie de guerre d'escadre contre l'Italie, mordent mal sur un haut commandement obsédé par l'espoir de refaire Navarin, au détriment des Italiens, ou de venger Trafalgar<sup>238</sup>.

Dans l'hypothèse d'une lutte contre l'Italie et surtout contre l'Angleterre, comment employer les unités les plus robustes après les navires de ligne que sont les croiseurs — non cuirassés et cuirassés —, et les garde-côtes, lents, mais lourdement blindés ? Faut-il constituer une ou plusieurs divisions homogènes, réunissant des navires de même force et de même rang ? Pour les uns, ainsi le ministre-amiral Aube, une stricte division des tâches offensives s'impose entre torpilleurs, bateaux-canon et croiseurs. Cette idée de la division des tâches est également au cœur de l'essai de son prédécesseur, le commandant Gougeard, qui en avait donné les raisons dans *La Marine de Guerre* en 1884<sup>239</sup>. Pour les autres, une combinaison raisonnable conserverait à l'escadre sa nécessaire uniformité de marche<sup>240</sup>. Tout dépend bien évidemment des objectifs tactiques. Face à l'Italie, dont on juge les flottes de haute mer incapables de l'emporter, l'escadre, avance en 1886 l'amiral Lafont, son chef, soutenu par l'amiral Olry, chef du Personnel, doit couvrir de ses feux les opérations amphibies et mener des frappes navales contre les ouvrages d'art et les ports de guerre. Les bâtiments d'escorte sont cantonnés, dans leurs schémas tactiques à de classiques missions de reconnaissance et de protection rapprochée. Le renforcement progressif des défenses portuaires et côtières italiennes mine cette solution à laquelle, bien sûr, sont hostiles les tenants de la « Jeune-École ». Évoquant la temporisation navale prussienne en 1870, le ministre-amiral Aube laisse à l'escadre le soin de garder la maîtrise du bassin occidental, mais l'inspirateur de la Jeune École esquisse une division radicale du travail tactique en laissant à des navires spécialisés, tels « les bateaux-canon », le soin « d'insulter la côte ennemie et (de) brûler ses ports<sup>241</sup> ». En 1892, cinq torpilleurs de haute mer, deux croiseurs d'escadre, deux croiseurs-torpilleurs et deux aviso-torpilleurs forment cette force légère de reconnaissance et de raid<sup>242</sup>. La recherche d'une marche homogène plaide également en faveur d'une division autonome. Reprenant cette question en mars 1896, le VA Barrera propose de regrouper les croiseurs en divisions soit pour couvrir les flancs de l'escadre, soit pour agir seules<sup>243</sup>.

La question prend une certaine acuité durant la crise de 1898, quand le renforcement de l'escadre passe par le transfert d'unités prévues pour le Ponant comme le récent *Bouvines*, un grand garde-côtes, qui porte même le pavillon du commandant-en chef à la fin de l'année 1898. Très

---

<sup>238</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, « Procès-Verbaux de la conférence formée pour dégager la conclusion à tirer des grandes manoeuvres de l'été de 1886 », 21-24 juillet 1886.

<sup>239</sup> M. Gougeard, *La Marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*, Paris, Berger-Levrault, 1884, p. 8.

<sup>240</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, « Procès-Verbaux de la conférence formée pour dégager la conclusion à tirer des grandes manoeuvres de l'été de 1886 », 21-24 juillet 1886.

<sup>241</sup> *Ibidem*.

<sup>242</sup> *Annuaire Maritime*, 1892, p. 706-713.

<sup>243</sup> SHD-V-M, BB 8-2424-2, VA Barrera au ministre de la Marine, VA Besnard, 30 mars 1896.

réservé, le VA Brown de Colstoun admet, toutefois, l'intérêt de l'insertion au sein de l'escadre des plus récents garde-côtes. Les types *Jemmapes* et *Bouvines* sont en effet de petits cuirassés, dont la vitesse — 17 noeuds — serait assez grande pour suivre les navires de ligne. Le même amiral semble favorable à l'intégration à l'escadre de croiseurs lourds du type *Dupuy-de-Lôme* bien armés et disposant, comme ce navire lancé en 1887, d'un blindage au nickel<sup>244</sup>. Les pouvoirs destructifs accrus de l'artillerie moyenne et lourde grâce à la mise au point d'obus perforants à détonation retardée font toutefois craindre le laminage rapide des croiseurs protégés et des croiseurs cuirassés<sup>245</sup>. Hostile à une trop grande combinaison de types, la majorité des chefs de la Marine se montre partisan du regroupement des garde-côtes et des croiseurs dans la Manche et de la concentration des seuls navires de ligne cuirassés en Méditerranée<sup>246</sup>.

### 1. 6. 3. Les « gros culs » de l'escadre de Lockroy: une flotte d'échantillons et de « coule-tout-seuls »?

Dans un essai-témoignage, souvent cité par les historiens de la Marine, l'ancien ministre Édouard Lockroy (1840-1913) qui avait dirigé la rue Royale durant six mois (Novembre 1895-Avril 1896) a brossé le tableau cinglant d'une flotte d'échantillons dont les cuirassés d'escadre de la classe *Hoche*<sup>247</sup> et le *Brennus* étaient les exemples les plus notoires :

« Un des malheurs de l'escadre française<sup>248</sup>, c'est la diversité extraordinaire de ses types. Presque aucun de ses navires ne ressemble à l'autre, et quand ils passent de l'un à l'autre, c'est une étude nouvelle à faire pour les équipages et pour les officiers. La recherche du mieux a, peut-être, conduit nos ingénieurs à cette variété fatale ; mais il semble que la fantaisie a, seule, présidé à l'ensemble de ces constructions, où l'on cherche en vain un plan arrêté, une idée maîtresse, quelque chose indiquant qu'on a eu un objectif, qu'on a entrevu certaines éventualités, qu'on a compris et résolu d'une certaine façon les multiples problèmes de la guerre<sup>249</sup> ».

Après avoir stigmatisé l'excessive variété des calibres, un problème alors bien connu des marins<sup>250</sup>, Lockroy dénonce la démesure des superstructures dominant les cuirassés d'escadre de la classe *Amiral-Baudin*, tel le *Hoche* dont les développements, les structures et la complexité « font

<sup>244</sup> SHD-V-M, BB 8-2424, VA Brown de Colstoun, s. d. (Décembre 1898).

<sup>245</sup> SHD-V-M, BB 8-2424-2, VA Charles Duperré au ministre de la Marine, Avril 1896. Réponse au questionnaire renvoyé, le 17 juin 1896, à l'amiral Besnard, succédant à Édouard Lockroy, quittant ses fonctions le 29 avril 1896.

<sup>246</sup> SHD-V-M, BB 8-2424, VA de la Faille, 9 décembre 1898 ; *ibidem*, VA Parryon 10 décembre 1898.

<sup>247</sup> *Hoche, Magenta et Neptune*. Le *Marceau* est une variation du *Hoche* et passe pour les spécialistes pour une série distincte.

Éric Gille, *Cent ans de cuirassés français*, Marines éditions, 1999, p. 60-69 ; Gérard Garier & Alain Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 18-19.

<sup>248</sup> Il est probable que le ministre parle ici des forces stratégiques maintenues à Brest comme à Toulon.

<sup>249</sup> Édouard Lockroy, *La Marine de guerre. Six mois rue Royale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1897, p. 42.

<sup>250</sup> CV Fournier, Rapport de fin de campagne, 20 décembre 1910, FÉRON, p. 132 ; CV Degouy, Rapport de fin de campagne, 21 juillet 1911, *ibidem*, p. 132.

croire à des manufactures flottantes » et font de ces navires des « buts admirables<sup>251</sup> ». Ce propos très sévère oublie les errements doctrinaux qui, ajoutés aux délais habituels des arsenaux, ont soit retardé de plusieurs années la mise en chantier des programmes (*Hoche*), soit réduit le tonnage comme les dimensions des navires de ligne. Trop basses, les plages avant et arrière du *Hoche* enfournent terriblement. Par vent debout, malgré les cloisonnements spéciaux de l'avant, ses personnels sont donc condamnés à l'isolement du compartimentage le plus sévère. Au-delà des formules assassines et injustes, la charge de Lockroy souligne d'indispensables et coûteuses refontes<sup>252</sup>. Alors qu'il fallut réduire le fardage des superstructures du *Hoche*, le *Magenta* et le *Neptune* ont été peu remaniés tant le coût de leur refonte rendait l'entreprise inutile. Moins chargé qu'eux, le *Marceau* fait, en revanche, l'objet de quelques travaux d'ampleur (1900-1902), avant de passer dans l'escadre de réserve. Trop chargé, le *Brennus* doit également être libéré d'une partie de ses superstructures et ce, immédiatement après les premiers essais de stabilité en juin 1894<sup>253</sup>. Ce que dit Lockroy en 1897 ne surprit donc guère et n'apprit rien à ceux qui avaient suivi le dossier du *Magenta*, construit au terme de dix années, et dont la commission extraparlamentaire de 1894 avait montré l'excessive élévation des superstructures, l'insuffisance du cloisonnement et la trop grande complexité des appareils<sup>254</sup>. Trois années auparavant, avec toute la courtoisie rhétorique qu'impose la critique du travail de ses pairs, l'ingénieur du génie maritime Finaz avait donné raison aux constructeurs britanniques partisans d'un franc-bord élevé, auquel les ingénieurs français avaient renoncé afin de réduire le tonnage des cuirassés. Dans une certaine mesure, le haut-commandement participe à ce jeu de massacre. Le *Brennus*, le *Magenta*, le *Neptune* comme le *Marceau* suscitent la hargne de l'amiral Gervais, deux années avant la crise de Fachoda. Durant cette longue et pénible tension, les mesures adoptées par l'amiral Fournier pour mettre l'escadre en mesure de résister aux Britanniques alimentent une longue suite de plaintes sur les matériels et les habitudes passées, jugées routinières<sup>255</sup>. Ces défaillances techniques, connues de tous, n'excluent pas toutefois d'importantes qualités militaires qui, replacées dans le panorama des forces navales régionales, conservent à l'escadre son prestige et sa puissance jusqu'au milieu des années 1890, avant que s'impose et l'emporte la conscience d'un décrochage.

Dans une brève esquisse autobiographique, que publie la revue *Neptunia* à la fin des années 1950, le commandant Auguste Thomazi (1873-1959) évoque en ces termes l'escadre de l'amiral Gervais (1895) : « huit cuirassés, dont cinq déjà anciens (*Formidable*, *Courbet*, *Dévastation*, *Redoutable*, *Amiral-Baudin*), et trois récents (sic) (*Magenta*, *Marceau*, *Neptune*)<sup>256</sup>. Ces derniers

<sup>251</sup> É. Lockroy, *La Marine de guerre*. (...), *op. cit.*, p. 43.

<sup>252</sup>E. Gille, *Cent ans de cuirassés*, *op. cit.*, p. 7 ; FÉRON, p. 46-52.

<sup>253</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 84. Pour l'histoire technique de ce navire et des cuirassés échantillons, ce livre récent est une référence.

<sup>254</sup> SHD-V-M, BB 8-987, « Rapport sur le *Magenta* présenté au nom de la délégation de la commission extraparlamentaire de la Marine à la commission plénière par M. le CA Vallon, membre de la commission et adopté par la commission plénière dans sa séance du 15 juin 1894 », p. 45-58.

<sup>255</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-35, VA Gervais, Inspection de l'escadre de la Méditerranée, 14 octobre 1896.

<sup>256</sup> Lancée en 1880, la construction de ces unités fut longuement suspendue suite aux pressions des avocats de la Jeune Ecole. FÉRON, p. 50-51.



formaient une division à peu près homogène, à peu près seulement, car les trois chantiers qui les avaient construits sur le même programme leur avaient donné des dispositions intérieures et des silhouettes fort différentes »<sup>257</sup>. Mais les qualités proprement militaires de ces navires, et particulièrement des séries échantillons, n'ont jamais échappé aux contemporains. Avec tous leurs défauts, dont les plus notables ont été réduits au prix d'une refonte partielle, les cuirassés « grand hôtel » sont des navires solides qui encaissent bien. Le *Bouvet* est doté d'une artillerie puissante et bien protégée, mais dépourvu, hélas, d'un compartimentage sûr<sup>258</sup>. Poursuivant, le commandant Thomazi parle du « grand effet » que faisait alors le corps de bataille avec ses cuirassés et leur escorte<sup>259</sup>. La lecture du rapport de l'ingénieur Finaz, qui embarque en escadre durant plus d'une année, donne un certain crédit aux propos du commandant Thomazi que l'on peut suspecter d'erreur nostalgique, ses notes ayant été rédigées au terme de sa vie. Le *Brennus*, pourtant construit dans des conditions politiques et doctrinales très incertaines, rassemble les meilleures innovations en cours : unité des calibres de la grosse artillerie (340 mm), disposition systématique des pièces en tourelles, abandon des barbottes, utilisation de l'acier cémenté. Ce petit cuirassé de poche à très faible autonomie passe donc justement pour l'un des navires les mieux protégés et les mieux armés du monde<sup>260</sup>. La capacité militaire de l'ensemble est renforcée par la généralisation de pièces moyennes et légères, sources de complications logistiques, mais qui donnent aux cuirassés les moyens —théoriques— de briser un assaut de torpilleurs<sup>261</sup>. Si le *Hoche* et les cuirassés, dont l'avant est bas, enfournent beaucoup, les unités, dont le franc-bord est plus élevé, marchent bien, roulent peu et souffrent rarement d'embardees<sup>262</sup>. Avec tous ses défauts, le *Magenta* est jugé certes « mastoc » en 1894 et quelque peu médiéval d'allure avec ses structures en encorbellement et ses passerelles, mais ce « gros cul » solide, bien armé et stable par vent de travers, évoluait bien mieux que les navires de ligne italiens<sup>263</sup>. Avant 1895, le rapport des forces navales régionales n'est donc pas défavorable, loin s'en faut.

Bien informés après 1890 du déclin brutal de la marine italienne dont les forces d'escadre sont d'un tiers celle de la France en 1897, les chefs de l'escadre, comme les autorités de la rue Royale, ne doutent donc pas pouvoir en faire une bouchée en cas de confrontation directe<sup>264</sup>. Au

<sup>257</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 20.

<sup>258</sup> FÉRON, p. 116.

<sup>259</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes (...) », art. cité, p. 21.

<sup>260</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 168-169.

<sup>261</sup> SHD-T-M, 170 C-159, Ingénieur de la Marine Finaz, « Notes sur certaines questions intéressant les navires de la Flotte et plus particulièrement les navires de l'escadre », 10 septembre 1891. Rapport manuscrit transmis au ministre de la Marine, Édouard Barbey (10 novembre 1889-19 février 1892), le 18 septembre 1891.

<sup>262</sup> *Ibidem*.

<sup>263</sup> SHD-V-M, BB 8-987, « Rapport sur le *Magenta* présenté au nom de la délégation de la commission extra-parlementaire de la Marine sur l'affaire des blés de Toulon, par M. le contre-amiral Vallon, député, membre de la commission, et adopté par la commission plénière dans sa séance du 15 juin 1894 », p. 58.

<sup>264</sup> Jean de Préneuf, « Du rival (...) », art. cité, p. 49-50. Outre cette étude fondatrice, on se rapportera ici aux pages que nous consacrons dans la quatrième et dernière partie de cette étude au renseignement naval comme aux représentations de la *Regia Marina*.

pire, la Royale serait contrainte de multiplier les insultes et les raids contre un adversaire réfugié dans ses bases fortifiées. Le propos du commandant Thomazi dit assez bien l'opinion commune des années 1885-1895. Avant la mise au point des équipements de pointage, la distance du but et la correction des tirs demeurent d'une efficacité universellement douteuse au-delà de 3 000 mètres, qui est jugée la distance maximale d'un engagement avant 1898-1900. Les Britanniques font-ils mieux que les Français ? Les médiocres résultats du bombardement d'Alexandrie en 1882 permettent d'en douter. En considérant les forces britanniques, les contemporains ne sentent pas enfin de décrochage technologique ni tactique : « Les escadres anglaises, d'ailleurs, pareillement composées, ne marchaient pas plus vite et ne tiraient pas plus loin, ni mieux <sup>265</sup> ». Avant les grandes réformes de l'ère Fischer, l'artillerie navale britannique passe aux yeux des plus lucides et des plus sévères, comme l'amiral sir Percy Scott, pour le point faible de la *Navy*. Des deux côtés de la Manche, les entraînements routiniers employant des ballons de toiles et des plateaux de bois dérivants sont communs aux grandes marines où les systèmes de pointage peinent à se moderniser<sup>266</sup>. Routiniers, ces exercices sont en outre jugés aussi embarrassants que le charbonnage. La saleté et les petits dégâts occasionnés par les tirs exigent en effet un nettoyage complet des ponts, quelques travaux de peinture, souvent payés de la poche des officiers, afin que le navire puisse retrouver les normes du « *Spit and Polish* »<sup>267</sup>. Le vrai problème, à dire vrai, qui donnera toute sa mesure après 1895 et durant la crise de Fachoda, est la supériorité numérique des cuirassés anglais dont les états-majors disposent, en outre, d'un nombre bien supérieur de bâtiments d'escorte et de reconnaissance de rang intermédiaire<sup>268</sup>.

### **1. 7. Amiraux intrépides, commandants avariés et croisières festives : l'escadre du tournant du siècle aux années Delcassé (1895-env.1913)**

De l'avis unanime des contemporains, les chefs de l'escadre au tournant du siècle, comme leurs subordonnés immédiats, sont des marins de première force. Ayant beaucoup navigué et sous toutes les latitudes sous le Second empire, les amiraux Gervais, Cavelier de Cuverville, Brown de Colstoun, Pottier, Jaurès, Germinet enfin et leurs seconds jouissent d'une réputation d'excellence manoeuvrière et sont d'autant plus admirés qu'ils ont été formés à la voile dans un âge de campagnes ultra-marines<sup>269</sup>. Les souvenirs du commandant Thomazi et les mémoires de l'amiral Daveluy témoignent ainsi de la popularité de l'amiral Gervais, manoeuvrier hors pair, qui accomplit des merveilles avec des unités aussi délicates à manier que le *Brennus*<sup>270</sup>. Non seulement Gervais sort magnifiquement l'escadre de situations délicates, tel l'échouage à la Badine de trois cuirassés

<sup>265</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 20.

<sup>266</sup> Amiral Sir Percy Scott, *Fifty years in the Royal Navy*, Londres, J. Murray, 1919, p. 24-32 ; 47-48 ; 73-89.

<sup>267</sup> *Ibidem*, pages 194 et suivantes.

<sup>268</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...)*, *op. cit.*, p. 260-265.

<sup>269</sup> DAVELUY, II, p. 377-378 ; CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 21.

<sup>270</sup> DAVELUY, I, p. 190-193.

en novembre 1895, dont il n'est nullement responsable par ailleurs, mais il introduit des innovations de bon sens. Ainsi la plus utile d'entre elles est la marche indépendante des torpilleurs de l'escadre<sup>271</sup>. Ayant eu l'occasion d'apprécier sa franchise quand il présidait aux destinées de la Royale, le président Félix Faure interdit toute sanction précipitée, après l'affaire de la *Badine*, dont Faure pressentait qu'elle était sans gravité<sup>272</sup>. Avec tous leurs défauts et leurs petites choses sociales ou humaines, les amiraux Jaurès et Cavelier de Cuverville n'en sont pas moins des chefs compétents et de solides administrateurs. Ces qualités se révèlent dans les sept années qui précèdent la Grande Guerre, une fois les extrémismes doctrinaux calmés ou contenus.

Aux divers errements et blocages passés, un durable coup de barre est opposé en 1907 après l'arrivée de l'amiral Germinet et d'une équipe talentueuse : Daveluy, Lacaze, La Croix de Castries. La démission contrainte de Germinet, victime de la grogne de Clemenceau à la fin de 1908, ne stoppe pas cet effort. Philippe Masson puis Jean de Préneuf ont ainsi montré le rôle déterminant du comte de Cavelier de Cuverville (1834-1912) dans le redressement de la Marine après 1909<sup>273</sup>. Des manoeuvres à grande vitesse sont alors préparées par un *kriegspiel*, puis menées et reproduites, mais simplifiées avec l'emploi maximal des relais que sont les navires portant les guidons des chefs de division<sup>274</sup>. Le rôle des commandants en sous-ordre, qui était auparavant tout d'exécution, prend un relief nouveau, avec la mise en oeuvre d'exercices distincts pour chaque division<sup>275</sup>. Une fois les grandes mesures du relèvement naval engagées après 1909, l'escadre retrouve son importance formatrice. Au terme de sa vie, alors que son coeur est dévoré d'aigreur, le commandant Duroch admet, du bout des lèvres, le sérieux des entraînements conduits sous le commandement de l'amiral Boué de Lapeyrère (1852-1924), particulièrement dans le domaine de l'artillerie et des coups de main<sup>276</sup>. Témoins de ce relèvement, les attachés navals britanniques et allemands signalent, après 1911, les premiers résultats du redressement auquel s'attache le ministre de la Marine Delcassé. Ni cette convalescence, ni la valeur des chefs de la Marine ne contrebalancent toutefois la réputation globale d'effondrement moral et de médiocrité qui enveloppe la Marine « Belle Époque ».

Pour partie, ces critiques n'ont que peu à voir avec l'escadre même. Elles se nourrissent des campagnes de presse diverses qui accablent le Grand Corps comme institution. Les thèses comme les différentes chapelles de la « Jeune École » associent astucieusement plusieurs lectures — darwinienne, scientifique et démocratique — pour tenir les cuirassés pour des « mastodontes » voués à une fin ignominieuse sous les attaques des torpilleurs. Les rangs du syndicalisme révolutionnaire comme du radicalisme, franc-maçon ou non, tiennent la Marine pour une citadelle réactionnaire, aristocratique et cléricale, qu'il faut abattre pour réaliser la démocratisation des institutions militaires. Le haut-commandement et le Grand Corps perdent également, à la fin du siècle, la

<sup>271</sup> CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L'escadre de l'amiral Gervais », art. cité, p. 21-23.

<sup>272</sup> Journal du Président Faure, Novembre 1895, dans B. Joly, *Félix Faure*(...), *op. cit.*, p. 111-114.

<sup>273</sup> Cf. Jean Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque », *Revue d'Histoire maritime*, n° 14, *Marine, État et Politique*, 2011, p. 29-60.

<sup>274</sup> DAVELUY, II, p. 392-393 ; H. Duroch, *Souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 266-267.

<sup>275</sup> DAVELUY, II, p. 384.

<sup>276</sup> H. Duroch, *Souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 306-309.

confiance d'une partie des élites gouvernementales et de l'opinion républicaine modérée qui ne comprennent plus, ou tolèrent de moins en moins, le conservatisme élitair des chefs de la Marine et ses voies de promotion<sup>277</sup>. Pire, la gestion interne des accidents et des fortunes de mer, mais également la défense du corps de bataille par la plupart des officiers généraux alimentent la thèse d'une sclérose intellectuelle et d'un affaiblissement moral, encouragé par le népotisme et l'hypocrisie<sup>278</sup>. La publication de romans à clés, dont le plus scandaleux, *Les Maritimes*, brisa net en 1901 la carrière de son auteur, l'EV Olivier Diraison-Seylor, alimente en octobre de la même année une féroce livraison de *L'Assiette au Beurre*, « Le quart Naval », stigmatisant le farniente provençal des croisières estivales, le carriérisme des officiers, l'adultère généralisé, l'impudeur vénérienne et l'opiomane des officiers toulonnais<sup>279</sup>. Cette pittoresque galerie de galonnards maritimes « avariés », alcooliques, opiomanes, pédophiles et/ou bigames, s'inscrit, faut-il le rappeler, dans le genre des écrits anti-militaristes de la Belle Époque avec leurs colonels Ramollot, leurs terrifiants « Bat d' Af » et leur cortège de « juteux » alcooliques, sadiques ou/et corses. Pour pittoresque que soit la lecture du numéro du 14 octobre 1905 de *L'Assiette au Beurre* stigmatisant le monde naval, la réalité est plus banale<sup>280</sup>. Ce portrait au vitriol de la société navale n'est pas toutefois sans influencer les rapports des attachés navals étrangers, ainsi allemands<sup>281</sup>. La pitoyable affaire Ullmo, sur fond d'opiomane, de jeux d'argent et d'amours vénales, semble en 1908 compléter le tableau d'une société que menace l'addiction<sup>282</sup>. Plus préoccupante est la réputation d'apathie intellectuelle ou de routine qui enveloppe la flotte.

Fin connaisseur de l'escadre où il sert des années durant en état-major, le commandant Daveluy admet bien une certaine indolence qu'il stigmatise en tirant les leçons de la guerre russo-japonaise de 1904-1905. Confrontée au développement des marines étrangères, la France en reste aux expédients : « On a établi d'abord les effectifs réduits qui donnent à nos escadres l'apparence d'un état d'armement qui n'existe pas ; on diminua les consommations de charbon allouées aux bâtiments ; on négligea d'augmenter les allocations en munitions insuffisantes pour entretenir les pointeurs ; on supprima les grandes manoeuvres annuelles ; enfin on cessa de se livrer aux expériences indispensables pour maintenir le matériel à hauteur des derniers progrès<sup>283</sup> ». Cette

<sup>277</sup> J. Martinant de Préneuf, « La politique de républicanisation (...) », art. cité, p. 33-38.

<sup>278</sup> Sur cette question du favoritisme amical et familial, on se reportera aux pages suivantes, consacrées aux chefs de l'escadre. On a développé cette question dans une des pièces annexes.

<sup>279</sup> Nous renvoyons ici nos très éventuels lectrices et lecteurs aux pages que Jean-Baptiste Bruneau consacre à l'affaire des « Maritimes ». Nous remercions notre collègue de nous avoir signalé la référence du « Quart Naval » de *L'Assiette au Beurre*.

Jean-Baptiste Bruneau, « Un Breton contre la marine de la Belle Époque. Olivier Diraison-Seylor et le scandale politico-littéraire des *Maritimes* », *Annales de la Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 213, juin 2016, n° 2, p. 55-82.

<sup>280</sup> *L'Assiette au beurre*, « Le Quart Naval (les Maritimes), Lettre-préface de O. Diraison-Seylor », n° 235, 14 octobre 1905. Disponible sur *Gallica*.

<sup>281</sup> Pr. Michael Epkenhans, « La flotte allemande de haute-mer et la marine française de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la Première guerre mondiale », *Revue d'Histoire maritime*, n° 20, Dossier « La Marine nationale et la Première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 149-150.

<sup>282</sup> Thomas Vincent, *L'affaire Ullmo (1909) [sic]. Le procès de l'opium*, mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Université Paris-1-Panthéon-Sorbonne, 2004 (non consulté) ; <https://criminocorpus.org/fr/recherche/?q=ullmo>.

<sup>283</sup> R. Daveluy, *Les leçons de la Guerre Russo-Japonaise (...)*, *op. cit.*, p. 228.

philippique se poursuit par un tableau « au naturel » de l'escadre des années 1895-1900 : « Quand on vit nos escadres n'entreprendre que de courtes sorties et tourner toujours dans le même cercle — Toulon-rade d'Hyères-Nice —, comme un cheval de cirque, on se dit qu'il y avait bien peu de profit à tirer de ces promenades anodines ; et l'on tourna en ridicule les flocons de fumée qui s'échappent des cheminées de nos vaisseaux. Cependant, on ne peut pas naviguer sans brûler du charbon, et ce n'est qu'en naviguant qu'on développe le coup d'oeil et l'initiative des officiers, qu'on familiarise les marins avec leurs éléments (...)»<sup>284</sup> ». La nécessité de lourdes dépenses pour maintenir au plus haut le niveau de l'armée navale clôt logiquement le propos. Les critiques se font cependant moins acerbes après 1906-1907, quand l'escadre passe sous les mains exigeantes de l'amiral Germinet qui obtient, non sans mal, plus de moyens pour les entraînements. La participation de la Marine à la vie mondaine locale et internationale finit enfin de couvrir la marine du début du siècle sous les habits ridicules d'une (grosse) flotte d'opérette, plus mondaine qu'opérationnelle. Peu suspect d'anti-patriotisme, un mauvais roman de guerre-naval dit assez bien l'effet malencontreux de ces croisières sur une côte touristique :

« Déjà les tartanes et les pinasses enveloppaient les cuirassés. On entendait du bord le caquet des hommes et des femmes ; les curieux affluaient, jetant un coup d'oeil rapide sur les préparatifs. Puis, cette flottille multicolore allait retourner à terre pour y prendre les invités dont on voyait la foule s'amasser sur les pentes rocheuses de Saint-Jean et de Beaulieu. Deux ou trois bateaux à vapeur venus de Cannes et de Menton, en passant par Monaco, stoppaient à quelque distance, chargés de monde. Ce n'était pas encore le moment des réceptions<sup>285</sup> ».

Gaston Sterckeman, alias César Fauxbras, qui a servi en escadre au tout début de la Grande Guerre, met sans doute beaucoup de lui-même dans la bouche d'un camarade de stalag qui ridiculise les « gros culs » au lendemain de la victoire allemande de mai-juin 1940 : « Pour ce qu'est utile une flotte ! On les a pas vus à Dunkerque, nos vaisseaux à trois ponts ! On ne les a jamais vus nulle part, depuis Trafalgar, sauf au carnaval de Nice !<sup>286</sup> ». Moins brillante que la grande saison niçoise, la vie sociale toulonnaise est effectivement ponctuée de bals, de soirées et de matinées dansantes<sup>287</sup>. Les grands moments festifs de la croisière estivale au large de Nice, où les aspirants hantent les mondains et les demi-mondaines, ne sont toutefois ni une singularité française ni une innovation « fin de siècle ». Parce qu'elles sont l'expression de la distinction sociale de leurs états-majors et de leurs hôtes occasionnels, les obligations mondaines de l'escadre de la Méditerranée comme du *Malta Squadron* ont en effet toujours fait partie de travail et de leur

---

<sup>284</sup> *Ibidem*, p. 229.

<sup>285</sup> P. Maël, *Moeurs maritimes*, (...), *op.cit.*, p. 7.

<sup>286</sup> César Fauxbras, *La Débâcle*, Paris, Allia, 2011, p. 112. Paru sous le titre *Sondage 1940*. Le manuscrit fut rédigé au retour d'Allemagne en 1941, Sterckeman ayant été libéré au titre d'ancien combattant de la Grande Guerre.

<sup>287</sup> DAVELUY, I, p. 46-47.

fonctionnement depuis ses origines<sup>288</sup>. Avant et bien après les réformes de lord Fisher, les habitudes sociales de l'escadre britannique de la Méditerranée sont notoirement brillantes et très « cotées » dans la *Navy* où les « fils d'Archevêques » sont systématiquement appelés à apprendre le métier d'officier supérieur. Visitant Malte en 1909, le commandant du *Duguay-Trouin*, manifestement impressionné, revient avec complaisance sur cet art de vivre, fait de bals, de « party » et de sport<sup>289</sup>. Pour autant, le travail est mené efficacement, les entraînements d'artillerie sont réguliers et poussés, la spécialisation très poussée.

## **2. « Chacun à bord a le sentiment de sa fonction ; la vie y est méthodiquement ordonnée » : les hiérarchies militaires et professionnelles dans un âge d'industrialisation**

Les effectifs des personnels servant sur l'escadre de la Méditerranée ne sont pas constants au XIX<sup>e</sup> siècle. Les effectifs ordinaires ne dépassent pas 7 000 hommes entre 1841 et 1852, dans une longue décennie de paix internationale. Au début de la guerre de Crimée, la conjonction en mer Noire des escadres Bruat et Hamelin ramène en revanche l'escadre aux « beaux » jours de l'été 1840, quand vingt vaisseaux hantaient le Levant. Avec les variations importantes qu'introduisent les tensions majeures et les réorganisations, dont la création de l'escadre de réserve en 1886 est la plus notable<sup>290</sup>, le corps de bataille du second XIX<sup>e</sup> siècle ne compte jamais moins de 5 000 hommes et rarement plus de 12 000. Sur les navires de ligne intégrés à l'escadre, l'industrialisation des forces entraîne toutefois une réduction des effectifs laminés par la disparition de la voilure auxiliaire, la réduction des pièces lourdes et la motorisation de la plupart des corvées. L'effet de ces processus sur la discipline navale, les hiérarchies professionnelles et l'organisation du travail fut en revanche inégalement marqué. L'industrialisation de la Marine n'affecte pas dans leurs grandes lignes la proportion comme les fonctions des officiers, que l'on nomme parfois le « grand » état-major, des officiers marinières (« le petit état-major ») et des matelots, qu'ils soient non gradés ou « petits » gradés. Les officiers de marine et les cadres ou corps assimilés représentent toujours moins du dixième des personnels embarqués, les officiers marinières, les matelots spécialisés et les simples matelots représentant le reste des effectifs. L'impact des mutations énergétiques et techniques est rapidement marqué chez les officiers marinières et les matelots qualifiés. Si les hiérarchies professionnelles semblent inchangées avant 1865-1875, certaines spécialités sont ultérieurement marginalisées par l'industrialisation et parfois se convertissent, ce double processus n'étant nullement propre aux forces navales, mais commun à tous les secteurs manufacturiers du premier et du second âge industriel. Au sein des états-majors en revanche, la navalisation de la vapeur, pas plus

<sup>288</sup> Durant la Seconde Guerre Mondiale, les mêmes plaisirs imprèneront les souvenirs des marins anglais en évoquant « leur » Méditerranée d'avant guerre, celle des « nuits de rêve, des orchestres et des jolies filles aux épaules dorées et au regard provoquant (...) » Donald Reeman, *L'attaque vient de la mer*, Paris, Plon, 1979, p. 268 ; Andrew Lambert, *Admirals*, Londres, Faber and Faber, 2008, p. 338.

<sup>289</sup> SHD-V-M, BB 7-161, Missions à l'étranger. Rapports 1903-1908, Commandant du *Duguay-Trouin*, 15 mai 1909, annexe au rapport « Opinions anglaises et impressions recueillies à Malte ».

<sup>290</sup> La constitution officielle de cette doublure date de 1892 sous l'égide du ministre Godefroy Cavaignac (1853-1905) en poste du 27 février au 11 juillet 1892, que la défense de la Méditerranée intéressait beaucoup. Art. « Cavaignac, Jacques Marie Eugène Godefroy », ZANCO, p. 188-189.

que la torpillerie et l'électricité ne bouleversent la prépondérance du Grand Corps où les officiers-mécaniciens sont lentement intégrés. À moyen et long terme toutefois, la motorisation de l'appareil propulsif, l'amélioration des conditions de vie font craindre un déclin du sens marin de l'encadrement, ce qui nourrit, dès 1860, une nuée de projets et de recommandations.

L'organisation complexe, tant professionnelle que disciplinaire, des équipages d'une escadre segmente les personnels du corps de bataille en groupes distincts, voire en petites sociétés — ainsi le « petit » et le « grand » états-majors—, liées par le travail et par une communauté d'habitudes, de valeurs, de rituels, de mots enfin. La présentation des personnels de l'escadre n'est pas anodine et ne pas de soi. Faut-il ainsi commencer par les marins, matelots et petits gradés, puis envisager les officiers marinières, avant de finir par l'état-major de l'escadre et son chef ? Parce qu'ils représentent les 9/10<sup>ème</sup> d'un équipage, les matelots ne forment-ils pas une écrasante majorité de l'équipage ? Il semble donc juste de commencer par eux en suivant ici les voies ouvertes par plusieurs ouvrages d'histoire sociale<sup>291</sup>. L'argument numérique n'est pas définitif toutefois. Loin de former un groupe homogène et majoritaire, les matelots et les petits gradés sont divisés ou segmentés par leurs origines géographiques, exposées dans la première partie de cette étude, et surtout par leurs spécialités. Chaque métier à bord dispose de son lot de traditions, de fêtes et d'outils propres. Les maladies professionnelles et les accidents ne frappent pas uniformément ces divers groupes. Aux gabiers comme aux caliers, la chute et les plaies ; aux canonnières, le broiement et la brûlure<sup>292</sup>. Au-delà de leurs différences et de leurs pittoresques querelles, les spécialistes anciens et nouveaux — timoniers, gabiers, matelots torpilleurs, électriciens, mécaniciens et calfats— sont des travailleurs qualifiés, de véritables experts, qui se différencient par leur savoir faire des authentiques prolétaires du navire qui sont une main d'oeuvre toujours utile et bien peu considérée : les matelots du pont, les mousses, les marins-domestiques, les chauffeurs et caliers. Pourquoi, dès lors, ne pas regrouper les marins selon leurs postes de travail et leurs spécialités ? Sur un navire de ligne, la spécialisation des tâches nautiques, logistiques et militaires est assez poussée en effet pour qu'il soit possible de considérer les marins dans leur postes de travail respectifs : la mâture, les salles des machines, les batteries, l'infirmerie, les cuisines, etc. Cette manière d'étudier les hommes selon leurs tâches et leurs territoires de travail et de vie n'a pas échappé à l'attention des contemporains ni des romanciers. Alistair MacLean (1922-1987), qui servit dans la *Royal Navy* durant la Seconde Guerre mondiale, mais également Cecil Scott Forester (1899-1966), le créateur de Horatio Hornblower, abordent l'existence d'un navire « poste par poste », et donnent ainsi une vue des marins et de leurs diverses tâches de la pomme de mat jusqu'à la quille<sup>293</sup>. À dire vrai, cette approche segmentée est indissociable de la complexité d'un navire de guerre, dont Louis Reybaud, le meilleur chroniqueur navaliste de la *Revue des Deux Mondes*, donne un tableau éclairant dans ce passage consacré à l'escadre de la Méditerranée en 1841 :

<sup>291</sup> Cf. Robert Delort, *La Vie au Moyen Age*, Seuil, 1972, p. 124-159 ; Christophe Charles, *Histoire sociale de la France au XIX<sup>e</sup> siècle*, Seuil, 1991 ; Michel Winock, *La Belle Époque*, Tempus, 2002.

<sup>292</sup> On se reportera ici à la troisième partie de cette étude, vouée à la situation sanitaire comme aux pathologies des gens de mer.

<sup>293</sup> Alister Mac Lean, *HMS Ulysses*, William Collins & Sons, 1955 ; Cecil Scott Forester, *Le Navire*, dans C. S. Forester, *Capitaines héroïques*, Omnibus, 2010, p. 393-634 ; Robert Merle, *Le Jour ne se lève pas pour nous*, Paris, Plon, 1986.

« Un vaisseau est un microcosme, un monde en miniature ; tout y a sa place rigoureusement assignée, et l'existence de ce bel ensemble tient surtout à la précision des détails. Chaque pièce de canon a ses servants ; chaque hune a ses gabiers. Ces longues batteries, à un moment donné, vont servir de dortoirs, et l'on verra de longues files de hamacs s'y balancer au gré de la vague. Mais qu'un signal se fasse entendre, à l'instant ces hommes sont debout, ces hamacs disparaissent, la batterie n'est plus qu'un champ de combat. Il en est ainsi de tout le reste. Chacun à bord a le sentiment de sa fonction ; la vie y est méthodiquement ordonnée ; les usages, les devoirs, les relations, y sont aussi formellement réglés que la distinction des logements et des tables. La force de l'arme est dans cette organisation. À ce point de vue, la flotte ne laisse rien à désirer. Jamais le personnel de notre marine ne fit preuve de qualités plus réelles et n'eut, à un plus haut degré, cette valeur combinée qui naît de la qualité des hommes et de leur éducation acquise<sup>294</sup>. »

Cette approche segmentée et territoriale des équipages n'a guère eu la faveur des historiens. La plupart des ouvrages et des études d'histoire navale adoptent en effet une perspective pyramidale ou strictement hiérarchique. Cette perspective est tout à la fois classique et banale. Les premiers historiens de l'escadre qui sont des officiers généraux— le prince de Joinville et le vice-amiral Jurien de La Gravière —, issus des élites sociales et militaires, ou des journalistes spécialisés, tel l'essayiste Louis Reybaud, tiennent l'amiral pour la tête et le moteur de l'escadre. Ses vaisseaux et leurs équipages sont donc littéralement dressés pour suivre ses directives. Les souvenirs comme les correspondances des officiers supérieurs et généraux du second XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à ces dernières décennies ont naturellement suivi la même voie, entretenue ou poursuivie par la peinture officielle comme par le modélisme naval<sup>295</sup>. Les combats navals que peignent les spécialistes du genre, Morel-Fatio, Gudin et Vernet, mettent souvent au premier plan de leurs toiles monumentales soit le navire-amiral soit le chef de l'escadre, son état-major, qui incarnent et le pays et la flotte. Toute l'histoire navale officielle et semi-officielle française du premier XX<sup>e</sup> siècle est également écrite « depuis la dunette<sup>296</sup> ». Cette perspective est naturellement propice à une histoire apologétique et parfois héroïsante de la Marine. Elle menace de légitimer, sans les questionner, les contraintes disciplinaires, de taire ou de nier les protestations, d'ignorer les solidarités régionales et sociales. Commencer l'étude d'un équipage et d'une division par le haut-commandement et les états-majors ne va pas donc de soi. En dépit des embarras qu'elle pose, j'ai partiellement adopté et poursuivi cette approche. Deux raisons m'ont guidé.

Le premier motif d'appréhender l'équipage en partant de son commandement est dicté par la conduite d'une escadre. Un navire de guerre n'est pas une Icarie ni même une république flottante, mais une caserne surpeuplée, où la discipline des gestes et des corps est constante et prend, au XIX<sup>e</sup> siècle, une allure très militaire. Bien avant le décret du 12 mars 1848 qui supprime les traitements brutaux de l'arsenal judiciaire, la Marine a, certes, la réputation méritée d'être bien moins cruelle

<sup>294</sup> Louis Reybaud, « La Flotte française en 1841 », *Revue des Deux Mondes*, t. 28, 1841, p. 324.

<sup>295</sup> 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, (dir.) *Neptune au Musée (...)*, *op. cit.*, p. 119-129. Particulièrement les pages 122 et 125.

<sup>296</sup> Cf. M. Motte et J. de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », art. cité, p. 27-43 ; J. -B. Bruneau, *Paul Chack (...)*, *op. cit.*



que ses paires anglo-saxonnes. Les mesures de répression les plus brutales — la cale — disparaissent ainsi au premier XIX<sup>e</sup> siècle, avant que la Deuxième République ne donne aux marins de l'État leurs pleins droits politiques et la promesse que les peines disciplinaires et afflictives cesseraient de recourir aux violences physiques. Pourtant très dur, le code de justice militaire pour l'armée de Mer du 4 juin 1858 ne revient pas sur cette prohibition des coups. Théodore Ducos et ses successeurs privilégiaient en effet les mesures incitatives tant salariales, alimentaires qu'honorifiques afin d'étoffer les rangs des marins brevetés et des officiers marinières aguerris. Il n'en demeure pas moins que la Marine maintient une justice d'exception en 1858 à laquelle sont très attachés l'amiral Hamelin et ses pairs, comme leurs successeurs<sup>297</sup>. Un vaisseau de ligne est également un phalanstère industriel, fort coûteux à entretenir, dont la marche, de jour et de nuit, est confiée à une poignée d'officiers choisis sur des critères complexes. Cette concentration disciplinaire est tout aussi marquée à l'échelle des divisions et de l'armée navale. Avant qu'une certaine autonomie tactique et les progrès de la TSF ne rendent aux commandants des divisions une certaine liberté de manoeuvre, l'escadre est, *stricto sensu*, entre les seules mains de son chef et (surtout) de son état-major. Ce sont des centaines de vies et d'expériences précieuses qu'un ordre malvenu ou tardif peut donc vouer à la mort, particulièrement à l'âge de la vapeur, comme le montre l'éperonnage stupéfiant et la perte du *Victoria*, le 28 juin 1893.

Intégralement ou partiellement, choisis par les commandants des vaisseaux et des escadres, les états-majors communiquent leurs ordres, organisent le travail de leurs subordonnés — sous-officiers et petits gradés — qui vérifient l'exécution des consignes. Cette organisation toute pyramidale est l'ossature même d'un navire, que les solidarités de gamelle et de « pays », l'interposition d'un médecin, l'entregent d'un maître peuvent atténuer, mais pas défier. Cette logique milite donc pour commencer par les équipes dirigeantes du navire. Familière aux navalistes, nous l'avons dit, cette approche de haut en bas d'une escadre ne présente aucun risque majeur de déformation, tant que sont envisagés dans le détail les traits comme les tâches des différents groupes sociaux et professionnels. En d'autres termes, il s'agit de travailler horizontalement et verticalement. S'apparentant à une vaste coupe géologique, une telle entreprise ne serait pas enfin inédite. Dans son histoire de la marine de Napoléon III, qui est la première grande étude socio-professionnelle des forces navales contemporaines, Michèle Battesti suit l'ordre hiérarchique classique, mais emploie les mêmes catégories — soldes, uniformes, écoles — pour traiter chaque corps et chaque spécialité<sup>298</sup>. Dans une large mesure, l'amiral Schérer a suivi le même ordre hiérarchique dans sa colossale histoire des tenues et des effets des marins contemporains. Pour tous les grades comme pour toutes les spécialités, Éric Schérer mobilise les mêmes documents — photographies officielles ou non, textes réglementaires —, qu'il reproduit et commente avec la même ampleur, ce qui donne à son étude uniformologique une grande cohérence documentaire et savante. Si les officiers des états-majors sont, de loin et sans surprise, le groupe le mieux le plus

<sup>297</sup> J.-P. Zanco, « Autour du Code (...) », art. cité, p. 72-85.

<sup>298</sup> BATESTI, I, 307-500.

documenté, les services auxiliaires comme les personnels les plus humbles de la Marine que sont les mousses, les infirmiers et les *baharias* sont présentés avec une étonnante précision<sup>299</sup>.

### 3. Le haut-commandement de l'escadre : les traits communs et singuliers d'une élite

La direction opérationnelle, l'inspection générale comme la responsabilité disciplinaire de l'escadre relèvent d'un homme, le commandant en chef de l'escadre d'évolutions. Pour des raisons tactiques, l'escadre est divisée sous le Second empire et la III<sup>e</sup> République en deux, trois voire quatre divisions, chacune placée sous le commandement « en sous-ordre » d'un officier supérieur ou d'un officier général, appelé parfois à opérer indépendamment. Les missions protocolaires et diplomatiques, mais également militaires que Paris confie au chef d'escadre sont partagées, selon les circonstances, entre ce dernier, les commandants des divisions navales composant l'escadre et les commandants des navires de ligne<sup>300</sup>.

Les illustrations du temps, au premier chef les portraits officiels comme les photographies des revues, laissent des commandants en chefs de l'escadre de la Méditerranée et de leurs subordonnés immédiats une impression très majestueuse et apparemment très homogène<sup>301</sup>. On y voit, entourés de leur état-major, des officiers généraux serrés dans de magnifiques uniformes de cérémonie<sup>302</sup>, dont les ceintures de soie et les épaulettes, les passementeries, les décorations enfin, nationales ou étrangères, sont autant d'indices de leur brillante carrière navale et de leurs faits d'armes. Les gravures du temps, les portraits officiels et familiaux, les photographies montrent également, sous la pompe uniformologique et phaléristique, de terribles mutilations. Préfet maritime à Toulon de 1841 à 1847, puis chef de l'escadre au début de la Deuxième République, l'amiral Baudin, a perdu un bras, le 15 mars 1808. La manche vide de son uniforme rappelle cette terrible blessure sur le portrait que fait de lui Lecomte-Vernet<sup>303</sup> et dont sont tirées les gravures du temps le représentant<sup>304</sup>. Si le buste de l'amiral Pâris, que réalise le sculpteur Alexandre Joseph Oliva, ne montre rien de sa mutilation, une émouvante photographie prise à la fin de la décennie 1880 montre le vieil amiral, en grande tenue, coincer son bicorne à sa hanche du moignon d'un bras gauche

<sup>299</sup> É. Schérer, *Équipages et fonctionnaires de la Marine (...)*, op. cit., p. 71-73 ; 105-112.

<sup>300</sup> *Ibidem*, p.186.

<sup>301</sup> À titre d'exemple, les clichés pris lors des revues navales que l'on peut trouver en consultant Gallica et les portraits officiels (peints ou photographiés) des amiraux que l'on peut voir sur le site de l'École navale (<http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers>) et ce que l'on peut glaner dans les sites spécialisés tels que « Amis et Passionnés du Père Lachaise » (<https://www.appl-lachaise.net>). On peut voir une belle gravure de l'amiral Le Barbier de Tinan que l'on voit en habit civil sur le dossier que lui consacre l'École navale. Le site uniformologique le plus complet (<http://museedesetoiles.fr/#>) est le musée virtuel, « le musée des étoiles », ouvert en 2014 pour préparer la fondation d'un musée dédié aux chefs des forces armées contemporaines.

<sup>302</sup> Avant la « funeste » simplification imposée par le ministre Pelletan et qui, brièvement remise en cause en mai 1912, l'emporte avec la guerre de 1914 qui met fin aux fastes uniformologiques du siècle passé. Éric Scherer, *Les Uniformes des officiers de marine, 1830-1940*, Brest, Marines éditions, 2011, p. 101-107.

<sup>303</sup> Art. « Baudin (Charles) (1784-1854) », TAILLEMITE, p. 32-33 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Baudin](https://fr.wikipedia.org/wiki/Charles_Baudin).

<sup>304</sup> <https://museeprotestant.org/notice/lamiral-charles-baudin-1784-1854/>

accidentellement broyé en Inde quatre décennies auparavant<sup>305</sup>. En revanche, on ne devine pas aisément sur le portrait du VA Dubourdieu (1804-1857), aujourd'hui déposé au musée de Rochefort, que ce dernier a perdu une jambe à Navarin<sup>306</sup>. Le peintre prit en effet soin de ne rien montrer de la prothèse, le portrait s'arrêtant en haut des cuisses couvertes d'un pantalon blanc immaculé. Pourtant la blessure reste bien là. La canne noire que Louis Dubourdieu tient de sa main droite et l'épée modèle 1819-1831 dont le port est moins incommode que le sabre, réglementaire après 1837, sont bien deux rappels discrets de sa blessure<sup>307</sup>. Sur ces portraits et de ces gravures, bien d'autres indices soit uniformologiques soit phaléristiques aident à singulariser des carrières et des destins très humains. Les subtiles différences entre les tenues, l'évolution des dispositions réglementaires définissant le port des couvre-chefs, la largeur comme les ornements des passementeries, la démesure des « côtelettes » comme la forme des barbes permettent en outre de dater les clichés ou de percevoir l'irrégularité ou l'archaïsme d'une tenue<sup>308</sup>. Cette combinaison subtile de différences mineures et d'uniformité illustre somme toute bien ce qu'est le groupe étroit auquel l'escadre d'évolutions est confiée de la monarchie de Juillet à la veille de la Grande Guerre : une élite issue ordinairement des milieux urbains instruits et aisés et dont les éléments ont suivi un rigoureux *cursus honorum*, pour une part réglementaire, pour une part coutumier.

### **3. 1. Voies royales et voies sans issue : quelles portes franchir pour commander l'escadre et ses divisions ?**

Entre la fondation de l'escadre à la veille de la seconde crise de Syrie et la prise de commandement de la Première Armée Navale par Boué de Lapeyrère, une centaine d'officiers généraux ont soit assumé le commandement direct du corps de bataille en Méditerranée soit exercé le commandement d'une division « en sous ordre » ou reçu la direction de l'escadre de réserve. Le temps de commandement de l'escadre d'évolutions, qui est le poste à la mer le plus prestigieux de la Marine, ne dépasse pas deux années avant 1870. Dans les premières années de la III<sup>e</sup> République, il tend à ne pas excéder une année afin de permettre aux officiers généraux en âge de commander de remplir ce poste pour autant qu'ils remplissent les critères imposés par les usages, les exigences politiques et les contraintes réglementaires. Quelles sont les voies royales, les voies de traverse qu'empruntent ces hommes pour atteindre le poste à la mer jugé le plus honorable de la Marine ? Dans quelles impasses, en revanche, se sont égarés ceux de leurs pairs qui ne parviennent pas à décrocher ce commandement ?

<sup>305</sup> Les deux oeuvres sont visibles sur une solide notice biographique : [https://fr.wikipedia.org/wiki/François-Edmond\\_Pâris](https://fr.wikipedia.org/wiki/François-Edmond_Pâris).

<sup>306</sup> Art. « Dubourdieu (Louis-Thomas-Napoléon, baron) (1804-1857) », TAILLEMITE, p. 146-147 ; H. Granier, « Le vice-amiral Dubourdieu (1804-1857) », art. cité, p. 119-121 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_dubourdieu.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_dubourdieu.htm).

<sup>307</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis\\_Dubourdieu#/media/Fichier:Louis\\_Dubourdieu,\\_admiral.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Louis_Dubourdieu#/media/Fichier:Louis_Dubourdieu,_admiral.jpg) ; É. Schérer, *Les uniformes des officiers de marine (...)*, op. cit., p. 124-131.

<sup>308</sup> Matthieu Le Hunsec, « L'amiral cet inconnu. Les officiers généraux de marine de l'Ancien Régime à nos jours », *Revue historique des armées*, 266, 2012, p. 91-107.

### 3. 1. 1. Les postes de commandement détenus par les seuls bordaches au second XIX<sup>e</sup> siècle

Les premières années de la Révolution désorganisèrent les écoles comme les filières de formation que l'Ancien Régime avait employées pour former ses cadres. Entrés au service au tout début du siècle, quand l'instruction navale est en voie de relèvement, de nombreux officiers supérieurs et généraux de la monarchie de Juillet ont donc été formés au hasard de leurs embarquements. Ainsi Joseph-Grégoire Casy (1787-1862), auquel fut confié en 1841 une division de quatre vaisseaux à Toulon où il revint comme préfet maritime en 1848, entre-t-il au service en 1803, sept années avant la reconstitution des écoles navales. Durant sa jeunesse, cet officier se forme donc au gré de ses embarquements et de ses lectures<sup>309</sup>. Admis comme novice à 15 ans en 1799, Charles Baudin, auquel la Deuxième République confie l'escadre en 1848, sert sur les navires de l'État durant une quinzaine d'années puis se lance dans le commerce maritime sous la Restauration<sup>310</sup>. Dans les familles dites maritimes, l'éducation précoce des choses de la mer est l'affaire des proches et des « alliés » des parents, amis et cousins, qui prennent à leur bord leur jeune protégé. Amiral de France en 1860, Joseph Romain-Desfossés (1798-1864), auquel le commandement de l'escadre revient en 1858, embarque à 12 ans comme aspirant sur le navire de son père, alors lieutenant de vaisseau<sup>311</sup>. Succédant à Baudin en 1849, l'amiral Parseval-Deschênes commence sa vie maritime sur le *Bucentaure* qui porte le pavillon de l'amiral Louis-René Madeleine de Latouche-Tréville, son oncle<sup>312</sup>. Ce même Latouche avait appris le métier sur le navire de son père durant la guerre de Sept Ans. Placé à la tête de l'escadre en 1853, le VA Hamelin (1796-1864) sert, jeune homme, sur le navire de son oncle, le CV Jacques Hamelin (1768-1839), un ancien négrier passé au service de l'État, qui se démène par la suite pour faire embarquer et promouvoir son neveu<sup>313</sup>. Identique outre-Manche, ce système d'apprentissage à la mer, sous le regard exigeant des pères, des frères aînés, des parrains et des oncles, était théoriquement complété par des leçons et des lectures, l'expérience des maîtres sélectionnés permettant aux aspirants à maîtriser les mille et un gestes de leurs spécialités.

En dépit de la fascination que suscite ce modèle d'une éducation navale précoce et entièrement menée « à la mer », l'Empire, la Restauration puis la monarchie de Juillet y voient une filière de promotion alternative et secondaire. Non sans raison. Si l'instruction précoce a certes façonné des marins et des chefs exceptionnels — Parker, Fisher, mais aussi Rigny comme Hamelin —, elle s'avère calamiteuse si les commandants ne remplissent pas leurs devoirs éducatifs envers leurs subordonnés. Outre-Manche, des centaines de jeunes gens issus des classes moyennes, privés

<sup>309</sup> Art. « Casy (Joseph-Grégoire, comte) (1787-1862) », TAILLEMITE, p. 90 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_casy\\_joseph.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_casy_joseph.htm)

<sup>310</sup> Art. « Baudin (Charles) (1784-1854) », TAILLEMITE, p. 32-33.

<sup>311</sup> H. Granier, *Histoire des marins français (...)*, op. cit., p.366-367.

<sup>312</sup> *Ibidem*, p. 285.

<sup>313</sup> J. -P. Faivre, *Le Contre-amiral Hamelin (...)*, op. cit., p. 161-162; H. Granier, *Histoire des marins français (...)*, op. cit., p. 259.

de protecteurs ou négligés par leurs commandants, ont souffert de cet abandon éducatif qui s'avère un lourd handicap pour passer aux grades supérieurs<sup>314</sup>. Pour cette raison, mais également et surtout par souci de cohésion éducative et militaire, le Premier empire et les monarchies constitutionnelles rétablissent et perfectionnent les écoles navales pour en faire les pépinières du commandement supérieur et général<sup>315</sup>. Dès le milieu du siècle, les anciens élèves des écoles spéciales du Premier empire — Tréhouart<sup>316</sup>, Bruat<sup>317</sup> — et de la Restauration — Dubourdieu<sup>318</sup> — puis les anciens élèves du *Borda* trustent le commandement de l'escadre, de ses divisions et des vaisseaux, dirigent la préfecture et peuplent littéralement les états-majors navals<sup>319</sup>. Ce monopole souffre quelques exceptions. Chargé de l'escadre en 1860, l'amiral Le Barbier de Tinan (1803-1876) est entré au service comme volontaire sur une corvette de charge, le *Rhône* et, durant trois décennies, ne revient en France que pour embarquer très peu de temps après son retour. Suivant l'ancien modèle éducatif, son apprentissage des choses de la mer se fait à la mer, sous la férule de parents et de protecteurs avisés<sup>320</sup>. Il semble toutefois être le dernier de son genre. Ses successeurs immédiats, Rigault de Genouilly (CeC, 1862-1864), Bouët-Willaumez (CeC, 1864-1866), Gueydon (CeC, 1866-1868) et Fourichon (CeC, mars-septembre 1870) ont tous été formés dans des écoles navales avant d'embarquer.

La généralisation de l'instruction navale mène *de facto* au quasi-monopole des anciens élèves du *Borda* sur les grades et les responsabilités les plus élevés. Les anciennes filières de promotion internes qui permettent à des matelots comme à des marins du commerce — ainsi le second de l'amiral Aube, Paul-Émile Lafontaine (1829-1887)— de passer officiers ne sont certes pas fermées et donnent satisfaction<sup>321</sup>. Mais le plafond de verre (ou de chêne « translucide ») est fort épais au-delà du grade de capitaine de frégate. Nombreux sur les navires de la station d'Algérie, qui est avant tout vouée au service des troupes et du matériel, les officiers subalternes et supérieurs issus de la maistrance, sont, en revanche, très rares sur les navires de l'escadre. Or ce sont ces fonctions d'état-major au sein d'une escadre et d'une division qui préparent les lieutenants de vaisseaux et les capitaines de corvette et de vaisseaux aux commandements importants tant à terre qu'à la mer. Il devient également impossible à des marins issus du commerce de suivre la carrière des plus illustres officiers généraux de la Restauration, ainsi Halgan et Hamelin, formés à la dure école du commerce et de la Traite. À notre connaissance, le seul amiral sorti du rang appelé à

<sup>314</sup> Art. « Hamelin (Ferdinand-Alphonse) (1796-1864) », TAILLEMITE, p. 236 ; P. Louvier, *La puissance (...)*, *op. cit.*, p. 66-68 ; 73-75 ; A. Lambert, *Admirals (...)*, *op. cit.*, p. 292.

<sup>315</sup> É. Taillemite, *L'Histoire ignorée (...)*, *op. cit.*, p. 304 ; Patrick Geistdoerfer, « La formation des officiers de marine : de Richelieu au XXI<sup>e</sup> siècle, des gardes aux « bordaches » », *Techniques & Culture* [En ligne], 45 | 2005, mis en ligne le 22 mai 2008, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://tc.revues.org/1467> ; DOI : 10.4000/tc.1467.

<sup>316</sup> Art. « Tréhouart (François-Thomas) (1798-1873) », TAILLEMITE, p. 511.

<sup>317</sup> Art. « Bruat (Armand-Joseph) (1796-1855) », *ibidem*, p. 76.

<sup>318</sup> Art. « Dubourdieu (Louis-Thomas-Napoléon, baron) (1804-1857) », *ibidem*, p. 146-147.

<sup>319</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 347-349 ; art. « Bruat (Armand-Joseph) (1796-1855) », TAILLEMITE, p. 76.

<sup>320</sup> P. Louvier, « Un amiral face à la politique (...) », art. cité, p. 225-226.

<sup>321</sup> SHD-V-M, CC 1-975, « Notes individuelles sur le compte des officiers de vaisseau et des aspirants (1856) ».

commander l'escadre d'évolutions — mais en sous-ordre — fut l'amiral Laurent Lejeune (1817-1895), un ancien matelot de Dumont d'Urville, dont la carrière fut poussée par trois protecteurs influents : Bruat, Jurien de La Gravière et le marquis de Montaignac<sup>322</sup>. La même faveur, toute de complicité entre gens de mer, ne fonctionne pas en revanche pour les officiers issus « des mécaniciens », même ceux dont « l'air convenable » et l'instruction étonnent (ou énragent) leurs commandants<sup>323</sup>. Ce clivage entre les filières de promotion interne et le « grand corps », issu du *Borda* se poursuit les décennies suivantes, sans doute entretenu par l'importance croissantes des matières les plus techniques du métier, telles que la propulsion thermique et l'électricité. Au sein de cette élite vouée au commandement que sont les bordaches, certaines voies ou spécialités — l'École polytechnique et le Service Hydrographique, et certaines fonctions — diplomatiques — ont-elles été sur- ou sous-représentées ?

### 3. 1. 2. L'accession aux étoiles pour un « X » : toujours passer par le *Borda* et se montrer deux fois meilleur marin qu'un Bordache

Les bons mots ont accablé les polytechniciens dont trois ou quatre demandaient chaque année à rejoindre l'École navale<sup>324</sup>. Une fois admis sur titre sur le *Borda*—, les « X » ne devaient-ils pas tout apprendre de la vie maritime ? Cette entrée tardive fut-elle un handicap professionnel face aux « simples » bordaches, qui, amarines plus jeunes, auraient montré un meilleur sens des choses de la mer ? En dépit de commentaires acerbes des anciens élèves de l'École navale, la thèse tient peu<sup>325</sup>. La différence d'âge entre les polytechniciens sortis de l'École et les Bordaches n'était certes pas nulle. Au milieu du siècle, la majorité des X ont plus de 20 ans à leur sortie de l'École, alors que les élèves admis sur le *Borda* sont des adolescents de 15-17 ans. Michèle Battesti rappelle la situation embarrassante que posait la présence de ces polytechniciens sans expérience nautique placés par la grâce de leurs études et de leur âge en état de commander à des élèves de 2<sup>e</sup> classe, déjà formés au métier. Adoptée en 1864, la décision de former les aspirants-polytechniciens avec les bordaches sur le même navire d'application se serait avérée aussi judicieuse que décisive<sup>326</sup>. De brillantes carrières montrent toutefois, bien avant 1864, le succès de l'intégration des polytechniciens au sein du monde naval. Une fois amarines, les X ont en effet pour eux leur développement physique, alors à son apogée, leur volonté comme leurs habitudes de la vie militaire acquise en École. Tout au long du siècle, plusieurs polytechniciens élevés jusqu'aux étoiles ont été appréciés, parfois du bout des lèvres, pour leurs talents manoeuvriers. Le commandant Eugène Souville, détaché sur les côtes algériennes, reconnaît ainsi une grande habileté aux futurs amiraux Chopart, « officier de l'École Polytechnique, bon marin néanmoins », et Pouques d'Herbington,

<sup>322</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 343-350.

<sup>323</sup> SHD-V-M, CC 1-975, « Note individuelle du LV Duluc par le commandant de l'*Arcole* (1856) ».

<sup>324</sup> Sahib, *Marins & Navires (...)*, *op. cit.*, p. 34, 42.

<sup>325</sup> DAVELUY, I, p. 29.

<sup>326</sup> BATESTI, I, p. 512.

« rompu au métier » et « d'une hardiesse extrême<sup>327</sup> ». Juge féroce des incapacités navales, l'amiral Daveluy tient sur les « X » des propos assez vinaigrés, mais ne marchand pas son admiration à ceux qui se révèlent bons marins, cette aptitude lui semblant innée<sup>328</sup>. Leur présence réduite au plus haut niveau du commandement n'est pas toutefois le fait d'une cabale d'anciens bordaches jaloux. Elle ne fait que reproduire fidèlement l'exiguïté de cette filière de recrutement. On ne compte en effet qu'une soixante de « marins-polytechniciens » du début du XIX<sup>e</sup> s. au premier XX<sup>e</sup> siècle.

Un tiers des X — ainsi Henri Dupuy de Lôme (1816-1885), Louis de Bussy (1822-1903) et Paul Dislère (1840-1928) — fit carrière dans le génie maritime, qui est, avec l'artillerie navale, la voie royale des polytechniciens embrassant la carrière navale<sup>329</sup>. Bien évidemment, cette carrière, qui se déroule à terre dans les ports de guerre, interdit aux ingénieurs de prétendre au commandement d'une flotte, leur rôle, à la mer, se réduisant à suivre des expériences et des essais. Un second tiers de polytechniciens « marins » se consacre à des travaux de géographie, d'astronomie, d'archéologie et d'hydrographie. S'illustrent ainsi sur les côtes algériennes les ingénieurs-hydrographes Louis-Urbain Dortet de Tessan (1804-1879), Jean-Pierre Lieussou (1815-1858) et ce mathématicien exceptionnel que fut Auguste Bravais (1811-1863)<sup>330</sup>. Pour ce dernier, comme pour d'autres X, la Marine offrait la chance unique de pouvoir satisfaire une soif de savoirs — naturalistes, géologiques, mathématiques — que des carrières métropolitaines aux Ponts et Chaussées comme au Génie maritime n'auraient pu combler. Nul de ces hydrographes n'ignorait néanmoins que sa carrière navale se bornerait aux grades subalternes et supérieurs. Navigant en mission particulière sur un navire de petite dimension, généralement à faible tirant d'eau, solide, mais quasi désarmé, un officier du service hydrographique ne peut acquérir les compétences ni l'expérience d'un chef d'escadre. S'il accomplit, en temps de guerre, des missions de reconnaissance et coordonne la préparation des descentes, son rôle est purement préparatoire<sup>331</sup>. Tout au plus, les meilleurs d'entre eux, tant français que britanniques, finissent-ils leur carrière active à la tête de bases et de divisions ultra-marines où leurs compétences sont indispensables<sup>332</sup>. Le dernier tiers des polytechniciens-marins enfin s'est pleinement intégré au Grand Corps en optant pour une carrière navale « ordinaire », non sans apporter, particulièrement dans les affaires cartographiques et balistiques, les talents d'une éducation savante très poussée. Compte-tenu de l'étroitesse de leur groupe — 20 officiers supérieurs et généraux selon le décompte de Sylvain Marbach —, les marins-polytechniciens ayant suivi la voie « militaire » et persistant jusqu'aux

<sup>327</sup> Souligné par nous. E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 115-116.

<sup>328</sup> DAVELUY, I, p. 31 ; *ibidem*, II, p. 439.

<sup>329</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 8-9 ; Olivier Azzola, « Une acquisition de la SABIX : Les lettres de Paul Dislère (X1859), source inédite sur l'École et ses élèves sous le Second empire (1859-1861) », *Bulletin de la Sabix* [En ligne], 51 | 2012, mis en ligne le 01 novembre 2014, consulté le 24 mars 2020. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/1172>.

<sup>330</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> ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste\\_Bravais](https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste_Bravais).

<sup>331</sup> On se reportera ici aux pages consacrées aux missions de reconnaissance dans la troisième et dernière partie de cette étude.

<sup>332</sup> Art. « Kellett, Sr Henry (1806-1875) », DNB, vol. X, p. 1230-1231.



étoiles ne pouvaient être qu'une poignée<sup>333</sup>. Leur présence à la tête de l'escadre et des forces navales en Méditerranée n'en est pas moins notable sous le Second empire. Entre 1862 et 1864, Charles Rigault de Genouilly (X, 1825), dirigea l'escadre d'évolutions que son condisciple, Joseph Poucques d'Herbington (X, 1826), commanda en sous-ordre de 1863 à 1865<sup>334</sup>. D'autres polytechniciens exercent également des responsabilités tactiques et logistiques de premier plan : le vicomte de Chabannes (X, 1823) commanda la Marine en Algérie (1855-1857) puis fit le reste de sa carrière outre-mer, avant de recevoir la préfecture de Toulon en 1868, tandis que l'amiral Chopart (X, 1825), nommé chef de division en 1860, dirigea la base de Toulon de 1868 à 1870<sup>335</sup>. S'il fait l'essentiel de sa brillante carrière dans les eaux lointaines du Pacifique et de l'Atlantique, l'amiral Page (X, 1825) sert en Méditerranée en 1854 comme major général à Toulon<sup>336</sup>. Sous la III<sup>e</sup> République, leur présence au sein du haut-commandement demeure constante. Le VA Jean-Olivier de la Bonnière (X, 1859) finit sa longue carrière extrême-orientale comme préfet maritime de Toulon (1899-1902)<sup>337</sup>. Deux années plus tard, un des héros de la guerre contre la Chine, l'amiral Gourdon (X, 1863) prend la tête de l'escadre. Une décennie auparavant, le futur amiral Parrayon (X, 1854) avait exercé les fonctions de major général, son dernier poste local, avant de finir sa carrière à la tête de la 3<sup>ème</sup> préfecture maritime puis de l'escadre du Nord<sup>338</sup>. Les polytechniciens occupent également, comme capitaines de vaisseau, des places de second rang au sein de l'état-major de l'escadre et des divisions navales<sup>339</sup>.

### 3. 2. Le « pacha » jupitérien ou l'amiral « bonhomme » : les allures du chef d'escadre

Sous la monarchie de Juillet, mais surtout sous le Second empire, le modèle dominant de l'amiral commandant l'escadre — et de manière générale de tout officier général de la Marine — associe la sévérité, un sens très aigu de la distinction, particulièrement uniformologique, enfin une attitude généralement hautaine et distante à l'égard des officiers supérieurs et subalternes<sup>340</sup>. Au lendemain de la guerre de Crimée, Le Barbier de Tinan, comme son successeur immédiat, Rigault de Genouilly, ont beaucoup marqué leurs subordonnés par leur sévérité, inspirée sans doute pour de Tinan par l'amiral de Rigny, dont le laconisme et le calme à Navarin avaient impressionné ses

<sup>333</sup> Christian Marbach, « Deux polytechniciens en Indochine (...), art. cité, p. 21-25 ; Christian Marbach, « Soixante grands marins polytechniciens », *Bulletin de la Sabix*, 35, 2004, p. 41-42.

<sup>334</sup> Art. « Poucques d'Herbington (Joseph-Eugène de) (1807-1900) », TAILLEMITE, p. 431-432.

<sup>335</sup> Art. « Chabannes Curton de La Palisse (Octave-Pierre-Antoine-Henri, Vicomte de) (1803-1889) », *ibidem*, p. 91-92 ; Art. « Chopart (Louis-Narcisse) (1806-1895) », *ibidem*, p. 102-103 ; Étienne Taillemite, « Un amiral-ministre polytechnicien, Rigault de Genouilly », *Bulletin de la Sabix*, 35, 2004, p. 5-20 ; C. Marbach, « Soixante (...) », art. cité, p. 41-42.

<sup>336</sup> Art. « Page (Théogène-François) (1807-1867) », TAILLEMITE, p. 401-402.

<sup>337</sup> Art. « Beaumont (Jean-Olivier de la Bonnière, comte de Beaumont) (1840-1906) », *ibidem*, p. 37 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_delabonniniere\\_jean.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_delabonniniere_jean.htm).

<sup>338</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_parrayon\\_emile.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_parrayon_emile.htm)

<sup>339</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...), op. cit.*, p. 450.

<sup>340</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer (...), op. cit.*, p. 53-65



seconds<sup>341</sup>. Le baron Clément de La Roncière Le Noury, qui commanda plusieurs divisions navales sous le Second empire, avant de recevoir, en 1875, le commandement de l'escadre, défendit les avantages d'une attitude hautaine. « Je ne connais encore aucun de mes officiers ni de mes élèves » confie-t-il à sa fille en janvier 1858, « je ne leur ai pas encore dit un mot. Je ne me prodigue pas, tout au contraire de ce que faisait Labrousse, qui était toujours fourré dans les quatre coins du vaisseau<sup>342</sup>». Non seulement le chef d'escadre se réserve pour ses devoirs politiques, mais cette attitude jupine permet de sonder ce que valent les membres de l'état-major. La hauteur dédaigneuse dont ils s'enveloppent permet également à certains amiraux, issus de familles bourgeoises ou de noblesse récente, de cultiver une allure aristocratique<sup>343</sup>. À la Belle Époque, la figure du chef d'escadre, hautain et impassible, répond à ces impératifs de distinction qui affectent toutes les élites politiques et militaires européennes. Par ailleurs, écrit Daveluy de l'amiral Brown de Colstoun (1835-1924), ce dernier était bien dans les usages de son temps, « en ce sens que en rade, on ne le voyait jamais et, à la mer, lorsqu'il était sur la passerelle, il ne daignait jamais abaisser jusqu'à nous ses regards olympiens. Il avait un maître d'hôtel civil fort majestueux qui paraissait être la seule personne pour qui il eut de la considération<sup>344</sup>». Une autre figure semi-divine, l'amiral Régnauld de Prémèsnil (1837-1908) « appartenait à la catégorie des chefs qui font manoeuvrer leurs bâtiments, sans quitter leur appartement, abandonnant à leur chef d'état-major le soin de « faire la cuisine » sur la passerelle de la majorité<sup>345</sup> ». D'autres sources contemporaines confirment la banalité d'une attitude « pachalissime » qu'encouragent le cérémonial maritime, civil et militaire, les habitudes diplomatiques orientales, comme les obligations protocolaires et mondaines, très nombreuses durant les croisières estivales<sup>346</sup>.

Si l'amiral taciturne, tout de calme, voire de froideur, est une figure impressionnante qui inspire la crainte et rappelle à tous les exigences de la profession navale, de tels traits suscitent le doute s'ils viennent à manquer de naturel ou de vraie grandeur. Habitué depuis leurs années sur le *Borda* à combiner la plus extrême discipline à l'impertinence, leurs subordonnés comme leurs pairs ont tôt fait de distinguer la façade de l'intérieur, le vrai marin taiseux du snob que ridiculisent vite un surnom moqueur ou une mauvaise contrepèterie. Le commandant Souville voit ainsi en Rigault de Genouilly (1807-1873) un avatar bien pompeux de son prédécesseur, Le Barbier de Tinan, d'une froideur toute cristalline, auquel ses subordonnés trouvaient de grands talents et beaucoup d'autorité naturelle<sup>347</sup>. Élevé selon les canons austères de la bourgeoisie catholique picarde, et n'appréciant

---

<sup>341</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 448-449 ; 454-455.

<sup>342</sup> Baron de La Roncière Le Noury à sa fille, 28 janvier 1858, LA RONCIÈRE, I, p. 111.

<sup>343</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 47.

<sup>344</sup> DAVELUY, I, p. 25.

<sup>345</sup> *Ibidem*, I, 23-24.

<sup>346</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.* ; Sahib, *La Marine. Croquis Humoristiques. Marins & Navires (...)*, *op. cit.*, p. 26.

<sup>347</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 454.

que les chefs énergiques et bon marins, Daveluy brocarde les ridicules des chefs d'escadre de la Belle Époque par trop hautains - « le type 'distant' » - ou par trop mondains<sup>348</sup>.

Tout au long du siècle enfin, perdure un autre modèle du chef d'escadre, minoritaire certes, mais inspiré des figures de Suffren et des officiers supérieurs du Premier Empire. Toute de naturel, la distinction royale du Prince de Joinville, son allant très « Jeune France », son franc-parler comme sa jeunesse, ont durablement impressionné ses subordonnés. Les officiers de l'amiral Aube (1826-1890), qui commande l'escadre en sous-ordre en 1883, ont témoigné de sa chaleur et de sa bienveillance, la cordialité généreuse régnant dans ses états-majors étant, il est vrai, très exceptionnelle<sup>349</sup>. Le type « marin négligé » est également admis, tant que l'amiral est un très fin manoeuvrier. Le plus bel exemple de ces excentriques est le populaire amiral Édouard Pottier (1839-1903), qui commanda la division en sous-ordre en 1896. Connu pour ne pas accorder à sa toilette toute son attention, ponctuant chaque phrase du mot de Cambronne et chaque belle manoeuvre, d'un tonitruant « Vive l'Empereur ! », l'amiral souffrait, en outre, d'un trouble obsessionnel langagier, l'amenant à émailler ses propos d'une pittoresque suite de jurons obscènes en tout lieu et en toutes circonstances<sup>350</sup>. Les propos sur l'amiral Boué de Lapeyrère (1852-1924) qui seconde l'amiral Fournier en escadre durant la crise de Fachoda et prend la direction de l'Armée navale en 1911, donnent également à voir un chef capable de rondeur et d'une bonhomie gasconne assez charmeuse pour se tisser un solide réseau d'amitiés politiques hors de tout sectarisme<sup>351</sup>. Nommé à la tête de la 6<sup>e</sup> préfecture maritime (Bizerte) après les combats des Dardanelles, l'amiral Guépratte (1856-1939) s'y fait aimer des marins qui apprécient cette personnalité hors du commun, bien que, sans doute, un peu, voire très déséquilibrée. Refusant les usages disciplinaires ordinaires, le héros des Dardanelles ne se montre-t-il pas en effet d'une royale courtoisie envers les plus humbles marins<sup>352</sup> ? S'ils suivent, consciemment ou non, un modèle pour exercer leurs fonctions et les assumer publiquement, les chefs de l'escadre d'évolutions ont également été marqués par des combats et des campagnes, mais également par la place que l'industrialisation des forces navales a tenu dans leur vie de marin. Inscrite dans le temps, cette différenciation combattante et professionnelle que l'on appellera, faute de mieux, générationnelle, est difficile à appréhender pour plusieurs raisons.

### 3. 3. L'expérience combattante et l'industrialisation pour définir les identités générationnelles

La génération désigne ordinairement celles et ceux qui, nés à quelques années de distance les uns des autres, forment un groupe d'âge dont les membres ont vécu au même âge des événements collectifs qu'ils soient politiques, intellectuels ou internationaux dont ils peuvent faire

<sup>348</sup> DAVELUY, II, p. 415, n. 2.

<sup>349</sup> P. -É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, *op. cit.*, p. 328-329 ; M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 159-162.

<sup>350</sup> SHD-V-M, CC 7-2 moderne carton 9-13, dossier 9 ; DAVELUY, II, p. 415-417.

<sup>351</sup> J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p. 81-124.

<sup>352</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_guepratte.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_guepratte.htm)

mémoire en utilisant les mêmes expressions et souvenirs<sup>353</sup>. Plus ou moins vive, la conscience de former une société distincte de leurs aînés et de leurs cadets donne à ces hommes comme à ces femmes une identité que l'on dit générationnelle<sup>354</sup>. Les lignes de partage sont, inévitablement, mouvantes pour distinguer telle génération d'une autre. Si le cadre banal d'une génération est une voire deux décennies, les circonstances militaires et les basculements économiques et politiques imposent une approche plus fine des limites amont et aval<sup>355</sup>. Les « Marie-Louise », qui tombent à 18 ans sur les champs de bataille de Champagne durant la dernière campagne de France, ne sont pas les vétérans des batailles d'Ulm ou de Lodi. À ceux-ci échoient le souvenir des triomphes du Consulat et de l'Empire, puis les premiers revers, à ceux-là, l'invasion, qui ruine quinze années de stabilisation intérieure, mais aussi la gloire d'avoir fait face à l'Europe coalisée. Les jeunes gens qui ont 18 ans en 1962 n'ont pas les mêmes souvenirs ni les mêmes références politiques que celles et ceux qui fêtent leurs 18 ans en 1966<sup>356</sup>. Sur les premiers, l'ombre de la guerre d'Algérie, l'influence prégnante du catholicisme rural et provincial d'avant Vatican II, les troubles politiques comme le dynamisme économique de la Quatrième République, tandis que les seconds sortent de l'adolescence à l'apogée de la République gaullienne, quand le catholicisme et le communisme entrent dans un déclin irrépressible avec l'émergence des modernités alternatives. De telles distinctions sont bien connues pour les différentes classes d'âge qui prennent part aux combats de la Grande Guerre et du second conflit mondial<sup>357</sup>. L'identité générationnelle, qu'elle soit périodique, circonstancielle ou événementielle, s'applique bien sûr aux officiers de marine, mais il nous semble qu'elle est compliquée d'une part par l'enfermement sur le *Borda* au tout début de leur carrière et par la variété des campagnes militaires et des missions navales.

### 3.3.1. Que faut-il entendre par génération navale ?

Comme leurs contemporains, les marins du XIX<sup>e</sup> siècle parlaient de « ma génération » pour désigner l'ensemble des officiers ayant à peu près le même âge qu'eux et ayant vécu les mêmes événements et connu les mêmes environnements professionnels et techniques<sup>358</sup>. Si le mot même de génération revient rarement sous leur plume, les termes et les expressions les plus proches tels que « ma jeunesse », mon « aîné » et « mes camarades de promotion », sont assez fréquents pour montrer la banalité du sentiment d'appartenir à un groupe d'âge au sein d'une arme<sup>359</sup>. Le premier sens signifie les années passées sur le *Borda*. L'École navale forme, on le sait, la très grande

<sup>353</sup> Olivier Wiewiorka, « La génération de la Résistance », *Vingtième Siècle*, n° 22, Avril-Juin 1989, p. 111.

<sup>354</sup> Constance Capdenat, « Les enfants terribles de la nouvelle vague », *ibidem*, p; 45.

<sup>355</sup> Michel Winock, « Les générations intellectuelles », *Vingtième Siècle*, *ibidem*, p. 17-20

<sup>356</sup> Cf. Jean-François Sirinelli, *Les baby-boomers. Une génération 1945-1969*, Paris, Fayard, 2003.

<sup>357</sup> M. Winock, « Les générations intellectuelles », art. cité, p. 21 et suivantes.

<sup>358</sup> Pierre-Jurien de La Gravière, Appendice « Maillard de Liscourt » dans P.- J. de La Gravière, *L'amiral Roussin op. cit.*, p. 304 et 310 ; DAVELUY, I, p. 19 ; Amiral Degouy (1914), préfacier du commandant Souville dans E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, p. 4.

<sup>359</sup> C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques (...)*, *op. cit.*, p. 43.

majorité des officiers supérieurs dès la monarchie de Juillet, la totalité des chefs d'escadre après 1850 et la presque totalité de leurs seconds et de leurs états-majors. Admis au terme d'un concours difficile, les bordaches sont voués à une assez longue période d'enfermement. Initialement d'une année, leur séjour en école dure deux années puis trois, après 1864, quand la croisière d'application est introduite afin de parachever la préparation sur le *Borda*. Ces années de rigueur, de compétition et de claustration forment — théoriquement — une première empreinte collective. Durant ces mois d'enfermement, de profondes solidarités combattent les germes de la division et de violence que risquent de nourrir les nombreux examens et les conséquences du classement de sortie. Les chahuts, les fêtes, l'argot « baille » entretiennent ainsi l'esprit de groupe. Non seulement, les élèves de chaque contingent doivent se soutenir dans les coups durs, mais le parrainage systématique associe les élèves les plus anciens — la seconde année — et leurs cadets. Tôt introduite, la tradition du parrainage attribue à chaque élève arrivant sur le *Borda* un parrain dont il devient le « fistot ». Au-delà des petits cadeaux (plus ou moins extorqués) et de quelques avanies, l'aîné protège le plus jeune. Ordinairement, les deux entretiennent des liens épistolaires, voire amicaux tout au long de leur vie. Ce sont ces rencontres et cette expérience, qui forment, au sens propre, la première identité générationnelle des officiers navigants. Mais cette mémoire d'un groupe du même âge, que l'on pourrait comparer avec celle que construisent les promotions des Grande Écoles, les « classes » d'un village ou la confirmation au sein d'une paroisse, s'estompe assez vite. La dispersion des camarades, la diversité des missions et des embarcations, l'universalité des rituels à bord comme des usages uniformologiques et protocolaires intègrent les jeunes enseignes dans une société ayant les mêmes codes et les mêmes références. S'ajoutent enfin les expériences collectives « de masse » — la guerre contre la Russie puis l'Autriche, le siège de Paris en 1870, la guerre contre la Chine sous les ordres de Courbet — qui donnent aux officiers sans expérience combattante, le plus souvent de jeunes gens, une mémoire commune faite de blocus, de patrouilles, de corvées diverses et de rares combats. Ainsi donc il est possible de regrouper des générations ayant partagé, dans leurs premières années de commandement, une commune expérience militaire : les campagnes navale de l'Empire ; la guerre de Crimée, l'Année Terrible, les campagnes impériales et coloniales de la fin du siècle. Ces lignes de partage forment une première trame pour la périodisation générationnelle. Mais elle ne peut suffire. Dans un âge de transformation rapide des appareils propulsifs, des armements et des environnements maritimes, l'historien navaliste cherche, en effet, à mesurer les effets de l'industrialisation sur la conscience individuelle et collective du Grand Corps. Tâche doublement redoutable. En premier lieu, il n'y a pas dans l'histoire des forces navales européennes de coupure tranchée, un « enfin la vapeur vint », qui permettrait de séparer nettement les groupes. La navalisation de la vapeur s'étend sur trois décennies (1830-1860), le cuirassement des navires de ligne sur une quinzaine d'années, la torpillerie sur un demi-siècle. L'impact de ces changements sur l'esprit des officiers varie, bien sûr, selon leur âge et le degré de maturité ou de généralisation d'une technologie. Quand l'amiral Pottier, né en 1839, quitte le commandement de l'escadre en 1903, les cuirassés en sont les *capital ships* depuis plus de quatre décennies. Le sous-marin est, en revanche, une arme dont on entraperçoit les capacités offensives, alors que l'un de ses jeunes subordonnés,

l'amiral Daveluy (1863-1939) est l'un des pionniers de l'arme sous-marine (1891-1897), puis de l'arme aéronavale (1911-1912), dont il verra le développement dans l'entre-deux-guerres<sup>360</sup>.

En nous attachant ici aux expériences collectives et des affaires militaires et de l'industrialisation, nous avons dégagé quatre générations qui se sont succédées à la tête de l'escadre entre la fin de la Restauration et la veille de la Grande Guerre. Chacune couvre environ une vingtaine d'années. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, marqué par le vieillissement du commandement, dominant les vétérans des guerres de la Révolution et de l'Empire qui ont été témoins assez passifs du premier âge industriel. Leur succèdent des hommes dont l'expérience combattante accompagne, d'Alger à Mogador, les ambitions nord-africaines des monarchies constitutionnelles. Formés sur des navires hybrides, les chefs de l'escadre au début de la III<sup>e</sup> République (1870 env.-1890 env.) ont pour trait commun d'avoir été de jeunes vétérans de la guerre de Crimée. Témoins du tout cuirassement et des armes sous-marines, les bordaches du Second empire, mêlés de près et de loin à l'expansion coloniale dans l'Océan Indien comme en Asie, sont les grands chefs maritimes de la Belle Époque. Tentons ici de dessiner les contours de chacune de ces quatre générations, en s'efforçant de ne pas grossir leurs traits ni perdre de vue les différences plus subtiles .

### **3. 3. 2. Avant le Second empire : les vétérans des guerres de la Révolution et de l'Empire trustent les postes de commandement**

Avant le Second empire, la totalité des chefs d'escadre comme leurs subordonnés immédiats ont été les acteurs et les témoins des luttes maritimes opposant la France à l'Europe entre 1792 et 1814. Peut-on toutefois parler ici d'une seule génération en reprenant des formules canoniques tant française (« les soldats de la Révolution et de l'Empire ») que britannique (*French War Veterans*) ? Ce quart de siècle de combats sur terre et sur mer a généré non pas une, mais deux générations combattantes, nées respectivement sous le règne de Louis XVI et dans les dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle. Deux décennies séparent donc les plus âgés du premier groupe des plus jeunes du second. Admise au service à la fin de l'Ancien Régime et durant les guerres révolutionnaires, la première génération a commandé en second sous l'Empire, puis exercé les plus hautes responsabilités sous la Restauration, avant de quitter le service sous la monarchie de Juillet<sup>361</sup>. Ainsi l'amiral et pair de France Victor-Guy Duperré (1775-1846), entré comme pilotin au commerce en 1791, ainsi le baron Le Marant de Kerdaniel (1777-1862), admis comme mousse en novembre 1790, et l'amiral de Rigny (1782-1835), embarqué comme novice en 1796, illustrent-ils cette première génération combattante<sup>362</sup>. Souvent issus de familles maritimes, ces hommes furent les témoins des derniers fastes et succès navals et maritimes de la France de Louis XVI. Né en 1768, le contre-amiral Hamelin fit trois campagnes négrières, avant de prendre du service dans la Royale,

<sup>360</sup> DAVELUY, II, p. 455-484.

<sup>361</sup> Art. « Baudin (Charles) (1784-1854) », TAILLEMITE, p. 32-33.

<sup>362</sup> Amiral Maurice Dupont, *L'Amiral Willaumez*, Paris, Tallandier, 1987 ; Art. « Duperré (Victor-Guy, baron) (1775-1845) », TAILLEMITE, p. 158 ; art. « Le Marant de Kerdaniel (René-Constant, baron) (1777-1862) », *ib.*, p. 324-325 ; art. « Rigny (Henri-Marie-Daniel Gaultier, comte de) » (1782-1833) », *ib.*, p. 452-453.

tandis que l'amiral Pierre-Roch Jurien de La Gravière (1772-1849), commandant la préfecture maritime de Toulon de 1834 à 1841, embarque comme novice en 1786, et participe à l'expédition d'Entrecasteaux<sup>363</sup>. Ceux qui venaient de familles nobles ou maritimes ont conservé de leur éducation et transmis à certains de leurs subordonnés un certain style aristocratique, exigeant, mais courtois dont l'amiral de Rigny, commandant au Levant à la fin de la Restauration, enveloppe tout son travail et ses entretiens<sup>364</sup>. Empreinte de bienveillance pour les jeunes gens bien nés, zélés et prometteurs, cette urbanité est alors partagée par les meilleurs amiraux britanniques, qui sont nés au début du règne de George III. De tels hommes, ainsi l'amiral Parker, se succèdent jusqu'au milieu des années 1840 à la tête du *Malta Squadron* où ils font voir ce que sont les usages comme les manières des *country gentlemen* de l'Angleterre géorgienne<sup>365</sup>. Tant français que britanniques, ces vétérans ont légué à leurs subordonnés les pratiques comme les principes sur lesquels fonder des escadres permanentes. Pour ce qui est de la Marine, ces bases sont posées par les chefs de la station du Levant sous la Restauration — Rigny mais également Lalande — et par les hommes qui forcent le Tage avec Roussin en 1831.

Nés au tournant du siècle puis entrés au service sous l'Empire, leurs successeurs ont été *stricto sensu* les fondateurs de l'escadre dans les premiers temps de la monarchie de Juillet (1832-1836) et la commandèrent entre 1838 et la fin de la guerre de Crimée. Ayant exercé des fonctions subalternes avant 1815, les amiraux Bruat (1795-1855), Febvrier-Despointes (1796-1855), Dupetit-Thouars/Du Petit-Thouars (1798-1864)<sup>366</sup>, Hamelin (1796-1864)<sup>367</sup>, Hugon (1783-1862)<sup>368</sup>, Lalande (1783-1844)<sup>369</sup>, Lavaud (1798-1878)<sup>370</sup>, Mackau (1788-1855)<sup>371</sup>, Parseval-Deschênes (1790-1860)<sup>372</sup>, Penaud (1800-1864), Pellion (1796-1868)<sup>373</sup>, Romain-Desfossés (1798-1864)<sup>374</sup>, ont exercé leurs premiers grands commandements sous le règne de Charles X, pour atteindre les étoiles sous la monarchie de Juillet. À ces hommes revient la direction des flottes durant la guerre d'Orient de 1853-1854, pendant la guerre de Crimée et les affaires d'Italie. De quatorze années le

<sup>363</sup> J. -P. Faivre, *Le contre-amiral Hamelin (...)*, p.12 ; art. « Jurien de La Gravière (Pierre-Roch) (1772-1849) », TAILLEMITE, p. 270.

<sup>364</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri\\_de\\_Rigny](https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri_de_Rigny)

<sup>365</sup> P. Louvier, *La Puissance (...)*, *op. cit.*, p. 69-70 ; A. Lambert, *Admirals (...)*, *op. cit.*, p. 203-243.

<sup>366</sup> J. de la Faye, *Une famille de marins. Les Du Petit-Thouars*, Paris, Librairie Bloud & Barral, s. d. , p. 35-39.

<sup>367</sup> Art. « Hamelin (Ferdinand-Alphonse) (1796-1864) », TAILLEMITE, p. 236-237.

<sup>368</sup> Art. « Hugon (Gaud-Amable, baron) (1783-1862) », *ibidem*, p. 247.

<sup>369</sup> Art. « Lalande (Julien-Pierre) (1787-1844) », *ibidem*, p. 294-295.

<sup>370</sup> Étienne Taillemite, « Charles-François Lavaud, de la Nouvelle-Zélande à Tahiti », *Journal de la Société des Océanistes*, n° 74-75, t. 38, 1982, p. 94.

<sup>371</sup> Art. « Mackau (Ange-René-Armand, baron de) (1788-1855) », TAILLEMITE, p. 343.

<sup>372</sup> Art. « Parseval-Deschênes (Alexandre, Ferdinand) (1790-1860) », TAILLEMITE, p. 406-407.

<sup>373</sup> Jean Leduc, *D'un Empire à l'autre. Les Pellion. Cavalier et Marins au service de la France (1809-1868)*, Éditions du Gerfaut, 2003.

<sup>374</sup> Art. « Desfossés (Joseph-Romain) (1798-1864) », TAILLEMITE, p. 86.

cadet de l'amiral de Rigny (1782-1835), l'amiral Ferdinand Hamelin (1796-1864), entré au service en 1806, obtient ses premiers commandements sous la Restauration, connaît sous la monarchie de Juillet une brillante carrière. Le Second empire confirme son ascension en le plaçant à la tête de l'escadre de la Méditerranée et de la mer Noire en 1854, avant de lui confier le ministère de la Marine en avril 1855<sup>375</sup>. De deux années son cadet, Romain-Desfossés, entre au service comme mousse en 1805, reçoit ses premiers grands commandements sous la monarchie de Juillet, qui le promeut contre-amiral en 1847. Commandant la station du Levant sous la république décennale, il dirige l'escadre en 1859 et rentre dans les cadres de réserve, après avoir dirigé le bombardement de Tétouan<sup>376</sup>. Né sous le Directoire, l'amiral Armand Bruat apprend le métier sur le *Tourville* à la fin de l'Empire (1811-1814), embarque durant la première Restauration, navigue sans interruption sous la seconde, reçoit ses premiers commandements d'importance après Navarin, est promu contre-amiral en septembre 1846, pour exercer les plus hautes fonctions sous la Seconde République — Préfet maritime de Toulon en 1848 — et le Second empire, l'escadre lui étant confiée à la fin de 1854<sup>377</sup>. Moins brillante puisqu'il est promu contre-amiral en juin 1853 et commandant en sous ordre de l'escadre en 1856, la carrière de Charles-François Lavaud (1798-1878) présente de nombreux points communs avec celle de Bruat dont il partage l'expérience ultra-marine<sup>378</sup>.

Élevés aux étoiles, ces lieutenants de vaisseau comme ces capitaines de frégate de la Restauration gardent bien des moeurs et des habitudes de la marine impériale qui les avait formés. Enfants de leurs oeuvres, ayant beaucoup navigué et combattu, les amiraux Roussin et Hugon sont des chefs inflexibles, particulièrement sévères et froids vis à vis de leurs lieutenants de vaisseau, dont les connaissances théoriques, acquises dans les écoles navales d'Angoulême et de Brest, les agacent<sup>379</sup>. Ces amiraux du premier XIX<sup>e</sup> siècle ont également fait un large usage des punitions physiques, dont la fréquence et la brutalité révélaient des troubles pathologiques chez certains<sup>380</sup>. En dépit d'un abord plus aimable que Penaud, d'une légendaire brutalité, Lalande dresse sans ménagement ses matelots en 1839-1840, tant est grande sa volonté de dépasser en tout les Britanniques. Le second trait commun à ces amiraux des décennies 1840-1850 est leur expérience élargie des espaces océaniques acquise par certains — Hamelin et Lavaud — dans les dernières grandes croisières menées sous l'Empire et que facilite le relèvement de la marine royale après 1818-1820. Le CA Lavaud, qui reçoit le commandement en sous-ordre de l'escadre en 1856, embarqua à 13 ans comme mousse pour Batavia et participa, jeune officier, à plusieurs croisières dans l'Atlantique Nord comme dans le Pacifique. Romain-Desfossés est engagé dans les entreprises militaro-coloniales françaises de la monarchie de Juillet dans l'Océan Indien.

Enfin, comme chefs de division et d'escadre ou comme préfets maritimes, tous les amiraux

<sup>375</sup> Art. « Hamelin (Jacques-Félix-Emmanuel, baron) (1768-1839) », *ibidem*, p. 237-238.

<sup>376</sup> Art. « Desfossés (Joseph-Romain, dit Romain-Desfossés) (1798-1864), *ibidem*, p. 134-135.

<sup>377</sup> Art. « Bruat (Armand-Joseph) (1765-1855) », *ibidem*, p. 76.

<sup>378</sup> Art., « Charles-François Lavaud, (...) », *ibidem*, p. 93-97.

<sup>379</sup> VA Jurien de La Gravière, *L'Amiral Roussin, op. cit.*, p. 244-245 ; R. Estienne, « Dupuy de Lôme et le Napoléon », art. cité, n. 3, p. 209-210.

<sup>380</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins (...)*, *op. cit.*, p. 297-298 ; Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 135.

nés à la fin du siècle — les Hamelin, les Bruat, les Baudin — ont vu l'émergence l'énergie vapeur dans les arsenaux sous la Restauration, puis ont assisté à sa maritimisation dans le dernier quart de leur carrière active.

Avec les inévitables exceptions que les plus coriaces des « mathusalem maritimes » infligent, narquois, aux généralisations, les derniers vétérans des luttes navales du Premier Empire quittent le service ou décèdent entre 1854 et 1865.

### **3. 3. 3. Les postes clés reviennent aux marins formés dans le premier âge de Révolution maritime (1850 env. - 1870 env.)**

Au milieu du siècle, les postes clés de la Marine passent donc à une nouvelle génération de marins qui, nés sous le Premier Empire, sont entrés au service sous la Restauration ou durant les premières années de la monarchie de Juillet. À ce groupe appartiennent les amiraux Charles Rigault de Genouilly (1807-1873), admis en 1825, Joseph Poucques d'Herbington, intégré en 1828, une année avant l'entrée au service des amiraux Albert de Dompierre d'Hornoy (1816-1901) et Jean-Pierre Edmond Jurien de La Gravière (1812-1892) et trois années avant l'admission à l'École navale de l'amiral Jauréguiberry<sup>381</sup>. La bataille de Navarin, la crise de Syrie de 1840, la guerre de Crimée et, pour une fraction d'entre eux, les affaires sud-américaines des années 1830-1845 dotent ces hommes d'une large expérience combattante et diplomatique. Indice significatif de l'élargissement des horizons marins de la France entre 1815 et 1850, beaucoup ont navigué aux Antilles, sur les côtes africaines, dans les mers du Sud et participé à l'entreprise impériale en Extrême-Orient<sup>382</sup>. Très conscients de la supériorité industrielle britannique, mais fiers de l'oeuvre de relèvement naval accomplie depuis 1815, ces hommes sont mêlés de près aux premiers temps de l'escadre dont ils sont d'ardents avocats.

Ces hommes sont les premiers chefs d'escadre à ressentir tous les effets et les changements tactiques de la révolution navale et le passage d'un âge énergétique et maritime à un autre. En 1873, le VA Touchard (1810-1879) commande une flotte de cuirassés à vapeur, un peu moins d'un demi-siècle après avoir participé à l'expédition d'Alger où n'avait coopéré qu'une poignée de paquebots à roues<sup>383</sup>. Ce sont également les hommes de cette génération, — Labrousse, Poucques d'Herbington, Pâris et Dupouy —, qui, jeunes commandants, se familiarisent et se passionnent pour la marine à vapeur dont ils deviennent des praticiens consommés. Mais ces pionniers de la propulsion thermique et ces premiers tacticiens de la marine à vapeur ont appris leur métier sur des voiliers dont ils ont vu les derniers perfectionnements<sup>384</sup>. Leur expérience de la pure navigation éolienne s'étend sur la première moitié de leur vie navale. Pierre Paul de La Grandière (1807-1876)

<sup>381</sup> *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1<sup>er</sup> Janvier 1878 ; É. Tréfeu, *Nos Marins (...)*, *op. cit.*, p. 23-51 ; 53-68.

<sup>382</sup> Art. « Hernoux (Claude-Charles-Étienne) (1797-1861) », TAILLEMITE, p. 243 ; É. Taillemite, « Un amiral-ministre polytechnicien (...) », art. cité, p. 5-20.

<sup>383</sup> Art. « Touchard (Philippe-Victor) (1810-1979) », TAILLEMITE, p. 504-505.

<sup>384</sup> VA Jurien de La Gravière, *Voyage de la Bayonnaise dans les mers de Chine*, t. 1, Paris, Plon, 3<sup>ème</sup> édition, 1872, p. 5 ; art. « Poucques d'Herbington (Joseph-Eugène de) (1807-1900) », TAILLEMITE, p. 431-432 ; J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère 1852-1924 (...)*, *op. cit.*, p. 17-18.



assiste comme enseigne de vaisseau à la bataille de Navarin et voit la motorisation de l'escadre survenir deux décennies après son premier embarquement. Au terme de sa carrière active, préfet maritime à Toulon, il doit gérer un arsenal de l'âge industriel avec ses parcs à charbon, ses fonderies et ses hautes cheminées. Durant les deux premières décennies de sa carrière, le comte de Gueydon (1809-1886) navigue sur des voiliers avant, sur ordre, de se familiariser avec les navires à vapeur<sup>385</sup>. Tenu à juste raison pour un pionnier de la vapeur, l'amiral Labrousse (1807-1871), qui commande en sous-ordre en 1862-1863, n'en passe pas moins les quinze premières années de sa carrière à la mer sur des navires à voiles. L'amiral Le Barbier de Tinan, qui commande l'escadre en 1860, est un pur produit de la vieille marine à bois où il a été formé sous la Restauration. Son passage à la vapeur, comme officier, débute au milieu de sa carrière, en 1845, quand il reçoit le commandement d'un grand paquebot à roues de la station d'Algérie, l'*Albatros*, puis celui de la première frégate à hélice, la *Pomone* qu'il mène jusqu'à Montevideo en 1850<sup>386</sup>. L'un des tout premiers marins-mécaniciens de la Marine de Napoléon III, l'amiral Pâris a participé à trois circumnavigations sur des corvettes à voiles (1826-1832 ; 1837-1840) durant lesquelles il se passionne pour l'archéologie navale, collectionnant jusqu'à sa mort, des centaines de dessins de voiliers européens et non-européens<sup>387</sup>. Les sentiments de ces marins sur le rôle passé et futur de la voile, qu'ils expriment dans leurs mémoires et leurs rapports d'inspection, portent évidemment la trace de leur connaissance de deux voies techniques qu'ils sont les premiers et derniers chefs de la Marine à connaître aussi bien l'une que l'autre.

### **3.3. 4. Une expérience commune de la marine hybride et de la guerre de Crimée : les chefs de l'escadre au début de la III<sup>e</sup> République (1875 env.-1895 env.)**

Dans les deux dernières décennies du siècle, les amiraux qui se succèdent à la tête de l'escadre - Gervais, Humann, Krantz, Jauréguiberry, Jaurès, Rieunier -, comme leurs chefs de division et les capitaines de vaisseau sous leurs ordres, sont nés sous la Restauration et les premières années de la monarchie de Juillet. Deux traits marquants leur donnent une forte singularité professionnelle et militaire.

Entrés au service entre 1840 et la guerre d'Orient, ils ont connu, jeunes officiers, les grandes murailles de bois du milieu du siècle et souvent commencé leur carrière sur de purs voiliers. Ils ont toutefois assisté à la formation des flottes hybrides. Dans les grades subalternes ils servent ainsi sur des navires mixtes et sur des croiseurs à vapeur. À la fin de leur carrière active, la navigation menée alternativement à la voile et à la vapeur est une pratique résolue dans les eaux métropolitaines ou ne concerne plus que les navires écoles et quelques transports. Ils représentent donc l'ultime génération des officiers généraux de la Marine formés à la voile et la première dont toute la carrière, des grades

<sup>385</sup> Art. « Gueydon (Louis-Henri, comte de) (1809-1886) », TAILLEMITE, p. 228.

<sup>386</sup> Nous avons désigné, à tort, la *Pomone* comme une frégate à roues dans un article consacré à l'amiral Le Barbier de Tinan. Cf. Patrick Louvier, « Un amiral face (...) », art. cité, p. 231, n. 34.

<sup>387</sup> Sur la formation de l'amiral Pâris, l'ouvrage de référence est le travail doctoral de Mme Géraldine Baron-Fortier : Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, op. cit., p. 31-190.

subalternes jusqu'aux étoiles, s'est déroulée à l'âge de la vapeur. S'il apprend le métier sur deux voiliers « au commerce », l'aspirant de 2<sup>e</sup> classe Adrien Rieunier (1833-1918) quitte le *Borda* en 1853 pour embarquer sur un des premiers vaisseaux mixtes de la Marine, le *Charlemagne*, puis passe sur le *Ville-de-Paris* (118 canons) avant, de nouveau, de rejoindre un mixte, le *Montebello*. Parvenu en Chine sur la frégate à voiles *Némésis*, il sert sur plusieurs navires légers à vapeur, avant de prendre le commandement de l'avisos à vapeur *Shamrock* (1860)<sup>388</sup>. Le second trait commun de ces grands chefs d'escadre des années 1875-1890 est leur formidable expérience militaire, tant européenne qu'ultra-marine. Dans les grades subalternes, presque tous les chefs d'escadre de la fin du siècle ont en effet servi dans les eaux russes durant la guerre de Crimée. Nombre d'entre eux ont été soit déployés dans les batteries de siège à terre devant Sébastopol, soit mêlés de près aux reconnaissances comme aux raids littoraux en mer d'Azov, ordinairement confiés aux commandants des petits croiseurs<sup>389</sup>. Alors lieutenant de vaisseau, l'amiral Cloué (1817-1889) qui reçut le commandement de l'escadre en 1878, prend part en 1854 à l'expédition de Bomarsund puis dresse, l'année suivante, les plans des rades de Kertch et de Kinburn. Le commandant de la canonnière *Grenade*, le futur amiral Jauréguiberry (1815-1887), s'illustre dans l'attaque du petit fort de Kinburn et participe à la reconnaissance de Nikolaev (ou Nikolaïev), une place forte fluviale que les Alliés voulaient bombarder avant la fin de l'année 1855. Commandant le *Pélican*, Victor Duperré (1825-1900) accomplit d'importantes reconnaissances devant Sweaborg en 1855 pour lesquelles il reçoit la rosette d'officier de la légion d'honneur<sup>390</sup>. Commandant le *Ténare*, un vapeur de 160 CV, le troisième navire à vapeur sur lequel il avait été affecté, le LV Krantz fait à son bord toute la campagne de la mer Noire. Pour les plus âgés d'entre eux, les mutations comme la pénurie de bons officiers ont accéléré leur promotion durant cette guerre. Appelé à remplacer le commandant Rigault de Genouilly sur le vaisseau-amiral *Ville-de-Paris* en 1854, le CF d'Hormoy de Dompièrre attire l'attention du CA Bouët-Willaumez<sup>391</sup>. Faisant campagne sur le *Napoléon*, le LV Galiber, que l'amiral Rigault de Genouilly avait repéré dans le Pacifique, gagne sa confiance et lui doit d'heureuses promotions<sup>392</sup>. Aide de camp de l'amiral Charner, le LV Jaurès (1823-1889), qui recevra le commandement de l'escadre en 1883, participe aux côtés de son chef à toutes les opérations en mer Noire puis en mer d'Azov<sup>393</sup>. D'une folle bravoure au siège de Bomarsund, l'aspirant Alfred Gervais (1837-1921), auquel l'escadre sera confiée en 1895-1896, conserve cette réputation de témérité tout au long de sa carrière.

Promus officiers supérieurs ou jeunes contre-amiraux à la fin du Second empire, les anciens officiers subalternes de la guerre de Crimée servent contre la Prusse, soit dans l'escadre de la

<sup>388</sup> Art. « Rieunier (Adrien-Barthélémy-Louis) (1833-1918) », TAILLEMITE, p. 450-451.

<sup>389</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p. 73-74 ; 104 ; 174 et 194.

<sup>390</sup> Art. « Duperré (Victor-Auguste) (1825-1900) », TAILLEMITE, p. 156.

<sup>391</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p. 91.

<sup>392</sup> *Ibidem*, p. 281.

<sup>393</sup> *Ibidem*, p. 183-184.

Baltique<sup>394</sup>, soit à terre dans et devant les ports exposés, sur la Loire comme à Paris. Le « Grand Corps » ne souffrant pas d'épuration après la victoire des Républicains (1871-1879), ces hommes, déjà promis aux étoiles sous l'Empire, assument les plus hautes responsabilités après 1870. Promu contre-amiral en 1874, l'amiral Jean de Fauque de Jonquières (1820-1901), un vétéran de Bomarsund assume les fonctions de CEM de l'escadre qu'il commande en sous-ordre en 1876. De cinq ans son aîné, l'amiral Jean Jauréguiberry, reçoit alors la direction de l'escadre sur le *Richelieu* (1876-1877)<sup>395</sup>. Ayant longtemps navigué outre-mer avant 1870 avant de servir en métropole durant l'Année Terrible, le CV Aube (1826-1890) commande un vaisseau de l'escadre à la fin de la décennie 1870 puis une de ses divisions en 1883<sup>396</sup>. À l'amiral Jules Krantz (1821-1914), un vétéran de Sébastopol et du siège de Paris, nommé en 1881 à la tête de l'escadre, succède en 1883 un autre ancien de la campagne d'Orient, l'amiral Benjamin Jaurès. Les faits d'armes des amiraux Duperré (1825-1900) et Lafont (1825-1908), qui reçoivent la direction de l'escadre respectivement en 1884 et en 1885, présentent des traits fort proches de ce que montrent les carrières de leurs prédécesseurs immédiats<sup>397</sup>. À la fin de la décennie 1880, l'amiral Bergasse Dupetit-Thouars (1832-1890), qui exerce « le plus beau commandement en temps de paix » de la Marine, présente des états de service fort proches. Jeté dans les tranchées devant Sébastopol où il est sévèrement blessé à deux reprises et manque de perdre la vue, Bergasse se distingue de nouveau dans la défense de Strasbourg en 1870, avant de prendre le chemin de la captivité<sup>398</sup>. À cette expérience militaire durement acquise contre des puissances européennes — Russie, Italie, Allemagne —, s'ajoutent les éprouvantes campagnes de Mexique, et de l'Indochine, nombre d'entre-eux — Duperré, Gervais, Krantz, Lafont — ayant pris, sous l'Empire, une part notable dans les premiers temps de la conquête de la Cochinchine.

### 3. 3. 5. Les bordaches du Second empire : les grands chefs de la Belle Époque

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle et dans les années qui précèdent la Grande Guerre, le commandement de l'escadre échappe aux tout derniers des *Crimean Veterans*, que rattrape la limite d'âge<sup>399</sup>, et passe aux mains de marins qui, reçus sur le *Borda* durant et après la guerre d'Orient, sont enseignes puis lieutenant de vaisseau sous le Second empire. L'essentiel de leur carrière se déroule donc sous la III<sup>e</sup> République et culmine dans la dernière décennie du siècle. Embarquant sur le *Borda* en 1855, Edgard Humann (1838-1914), est promu capitaine de frégate en 1875 puis capitaine de vaisseau en 1882. Obtenant les étoiles en 1889, il commande l'escadre de réserve en

<sup>394</sup> Art. « Jonquières (Jean-Philippe-Ernest de Fauque de) (1820-1901) », TAILLEMITE, p. 263-264.

<sup>395</sup> Art. « Jauréguiberry (Jean-Bernard) (1815-1887) », *Ibidem*, p. 256-257.

<sup>396</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p. 305-320.

<sup>397</sup> *Ibidem*, p. 189, 199-200 ; art. « Duperré (Victor-Auguste) (1825-1900) », TAILLEMITE, p. 158 ; art. « Lafont (Louis-Charles-Georges-Jules) (1825-1908) », *ibidem*, p. 289-290.

<sup>398</sup> J. de la Faye, *Une famille de marins* (...), *op. cit.*, p. 100-101 ; 104-106 ; 151-212.

<sup>399</sup> À laquelle échappent ceux qui, s'étant distingués devant l'ennemi (ainsi le prince de Joinville), sont maintenus en activité, mais auxquels on ne confie plus de commandement à la mer.

1896, puis, l'année suivante, l'escadre d'évolutions. Sorti de l'École navale en 1861, son successeur, l'amiral François-Ernest Fournier (1842-1934)<sup>400</sup>, révèle ses talents en Chine entre 1883 et 1885 où le seconde le LV Boué de Lapeyrère (1852-1924) qui atteindra lui-même les plus hauts sommets de l'administration navale et recevra le commandement de l'escadre en 1911<sup>401</sup>. Né en 1839, embarquant sur le *Borda* en 1855, la même année que son compatriote alsacien Humann, Édouard Pottier reçoit, à l'extrême fin du siècle, la direction d'une forte division déployée en Crète en 1897, et commande la station d'Extrême-Orient, puis l'escadre d'évolutions en 1902. D'un an le cadet de Fournier, l'amiral Gourdon (1843-1913), qui commande plusieurs vaisseaux en escadre avant d'être nommé major-général de la préfecture de Toulon, quitte l'École navale en 1865, assume ses premiers grands commandements après 1885, sert à plusieurs reprises en Méditerranée entre 1895 et 1903, avant de recevoir la direction de l'escadre<sup>402</sup>. Les carrières de leurs successeurs immédiats, les amiraux Bienaimé (1843-1930)<sup>403</sup> et Brown de Coslstoun (1835-1924)<sup>404</sup>, présente les mêmes traits. À la veille de la Grande Guerre, une nouvelle génération d'officiers généraux enfin émerge à la tête de la flotte de Toulon.

Entrant au service quand les cuirassés devenaient le socle du corps de bataille, les chefs d'escadre du début du XX<sup>e</sup> siècle ont été mêlés de près au développement de la très grande artillerie et de la torpillerie. Leur expérience militaire et politique est également fortement marquée par les opérations menées en Extrême-Orient contre la Chine. Exerçant en 1904 le commandement de l'escadre, Palma Gourdon (1843-1913) avait participé aux attaques à la torpille (à hampe) contre les navires chinois lors du combat de Shei-Po. Trois années après avoir commandé le torpilleur-école n° 1 de Cherbourg, le commandant Boué de Lapeyrère s'illustre également dans les combats de guérilla maritime sous les ordres de l'amiral Courbet<sup>405</sup>. Cette marque « extrême-orientale » ne modifie pas toutefois l'importance constante des affaires méditerranéennes, surtout grecques et ottomanes dans la carrière des officiers amiraux. Au fur et à mesure qu'ils montent en grade, les chefs de l'escadre « de la Belle époque » sont en effet amenés à rejoindre régulièrement les eaux nationales et les bases métropolitaines où s'achèvent leurs carrières opérationnelles<sup>406</sup>. Sans avoir servi sur des escadres de voiliers, leur formation juvénile a été toute conduite sur des bâtiments hybrides et, pour beaucoup, sur des mixtes, marchant bien plus souvent à la voile qu'à la vapeur. De l'avis général, ces hommes — particulièrement Pottier et Gervais — étaient les derniers

<sup>400</sup> Art. « Fournier (François-Ernest) (1842-1934) », TAILLEMITE, p. 193

<sup>401</sup> *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1<sup>er</sup> janvier 1898, p. 98.

<sup>402</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_gourdon\\_palma.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_gourdon_palma.htm)

<sup>403</sup> *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1<sup>er</sup> janvier 1898, p. 76 ; art. « Bienaimé (Amédée-Pierre-Léonard) (1843-1930) », TAILLEMITE, p. 48-49.

<sup>404</sup> Commandant plusieurs vaisseaux de l'escadre de réserve, avant de recevoir, en 1886-1887, la division des torpilleurs de l'escadre, puis par deux fois préfet maritime de Toulon (1892-1893 ; 1894-1897), l'amiral participe aux combats de 1859-1860 contre la Chine. Cf. *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1<sup>er</sup> janvier 1898, p. 68.

<sup>405</sup> J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrère, (...), op. cit.*, p. 67-69.

<sup>406</sup> « Art. « Boué de Lapeyrère (Augustin-Emmanuel-Hubert-Gaston) (1852-1924), TAILLEMITE, p. 61-62 ; art. « Fournier (François-Ernest) (1842-1934) », *ibidem*, p. 193-194 ; art. « Humann (Edgar-Eugène) (1828-1914) », *ibidem*, p. 247-248.

représentants d'un âge révolu que dominait la propulsion éolienne avec ses contraintes. Fin manoeuvrier, « officier hors ligne », Pottier passait, à la fin du siècle, pour l'incarnation même du jeune commandant du Second empire, encore pétrie des traditions et des savoirs de la vieille marine à voiles<sup>407</sup>.

### **3. 4. Devenir chef d'escadre : une délicate combinaison de facteurs réglementaires, pragmatiques et politiques**

L'importance politique et militaire de l'escadre d'évolutions réserve son commandement à une poignée d'officiers généraux. Le marin placé à la tête de l'escadre doit être tout d'abord un officier général en activité. Ordinairement le poste est détenu par un vice-amiral, mais un contre-amiral est appelé à ces très hautes fonctions quand la situation l'exige. Attribuée aux officiers généraux menant ou ayant conduit des escadres en temps de guerre, tel Victor Duperré en 1830<sup>408</sup>, la dignité de l'amiralat n'est pas incompatible avec le commandement de l'escadre de Toulon. Promu le 2 décembre 1854, le VA Hamelin est le seul officier général à avoir exercé le commandement de l'escadre comme amiral de France. Généralement, la dignité de l'amiralat est accordée à l'extrême-fin de la vie active, donc au terme du commandement de l'escadre. Élevé à l'amiralat, le 9 juillet 1860, le VA Desfossés le reçoit au terme de sa carrière active, pour avoir commandé l'escadre durant la guerre contre l'Autriche en 1859. Quatre années plus tard, le VA Rigault de Genouilly reçoit la même dignité au terme de son temps de commandement à Toulon, le gouvernement le récompensant pour son action passée en Indochine<sup>409</sup>. Un aréopage d'officiers généraux et supérieurs constituent, avec le chef d'escadre, le haut commandement de la flotte. Pour des raisons d'efficacité et d'avancement des carrières, le commandement en second de l'escadre revient à un officier général, théoriquement moins gradé ou moins âgé dans le grade que le chef de l'escadre. Les chefs des deux ou trois divisions formant la flotte sont soit des contre-amiraux soit des capitaines de vaisseau, la Marine ignorant le grade intermédiaire de *commandore*. La sélection de ces hommes, et particulièrement du chef d'escadre, est une affaire toujours délicate. Entrent en lice des considérations réglementaires — la place des uns et des autres sur le tableau d'avancement — mais également physiologiques et professionnelles, l'expérience administrative et tactique du chef et de ses seconds devant être à l'abri des critiques ou du doute. Certaines conditions politiques, sans relever du clientélisme, pèsent enfin dans la balance.

---

<sup>407</sup> SHD-V-M, CC 7 2<sup>e</sup> moderne, Carton 9-13, dossier 9, « Pottier Édouard (6 juillet 1839-3août 1903) », Notes confidentielles.

<sup>408</sup> Art. « Duperré (Victor-Guy, baron) (1775-1845) », *ibidem*, p. 158.

<sup>409</sup> Art. « Rigault de Genouilly, Charles », ZANCO, p. 454.

### 3. 4. 1. La gestion du tableau d'avancement : une question délicate sous la monarchie de Juillet et la III<sup>e</sup> République

Confrontée durant la seconde crise de Syrie à la plus importante crise européenne depuis 1815, la Marine subit alors les effets malheureux de la contraction du haut-commandement qui, avait été engagée au tout début de la monarchie de Juillet. Alors que le nombre des amiraux — amiraux, vice-amiraux et contre-amiraux — avait été limité à 33 en 1831, le groupe des capitaines de vaisseau de 1<sup>re</sup> classe, qui est la pépinière des contre-amiraux et des chefs de division, perd deux-tiers de ses effectifs entre 1830 et 1832<sup>410</sup>. Non moins grave, la limite d'âge pour passer dans les cadres de réserve est parallèlement élevée. Conjuguées, ces deux mesures ont accentué, les années suivantes, le vieillissement des officiers les plus gradés et la réduction du nombre des officiers généraux aptes à assumer le commandement d'une escadre métropolitaine<sup>411</sup>. Tandis que le VA Rosamel, nommé président du Conseil des Travaux en 1834, et son pair, Pierre-Roch Jurien de La Gravière, assument des fonctions logistiques sédentaires, l'amiral Duperré comme les VA Jacob, Halgan, Roussin et Bergeret assument des tâches protocolaires et administratives<sup>412</sup>. Au début de la décennie 1840, les officiers généraux effectivement capables de commander l'escadre sont devenus rares. L'ancienneté dans le grade et d'anciennes susceptibilités compliquent enfin leur sélection. En janvier 1840, alors que l'escadre est entre les mains du contre-amiral Lalande, le baron de Mackau (1788-1855) sollicite, pour la troisième fois, ce commandement, mais accepte de servir sous les ordres de l'amiral Ducampé de Rosamel (1774-1848), promu vice-amiral six ans avant Mackau<sup>413</sup>. Pour des raisons opposées, la *Navy* souffre alors du même blocage du tableau d'avancement. À l'issue des *French Wars*, huit centaines d'officiers supérieurs ont été inscrits comme demi-soldes, ce qui bloque leur promotion dans un âge de contraction budgétaire (1815-1835)<sup>414</sup>.

Les affaires d'Orient de 1840, mais également les ambitions navales de la France contraignent le gouvernement à desserrer les cordons de la bourse afin de reconstituer le vivier du haut-commandement. Dès la crise de Syrie, le gouvernement étoffe le nombre des capitaines de vaisseaux, le principal vivier des officiers généraux, tandis que le doublement des capitaines de corvettes, un grade constitué en 1831, assure l'avenir. À la fin de la monarchie de Juillet, les échelons supérieurs de la marine ont été non seulement renforcés— 52 amiraux en 1846 soit le tiers

<sup>410</sup> Y. Le Gallo, *Études sur la marine et l'officier de Marine (...)*, op. cit., p. 10, n. 62 et p. 106 ; É. Taillemite, *L'Histoire ignorée (...)*, op. cit., p. 321.

<sup>411</sup> SHD-V-M, BB 8-737, Corps Royal de la Marine, Situation au 1<sup>er</sup> février 1840 ; F. Chassériau, *Précis historique (...)*, op. cit., t. 1, p. 540-541 ; BATTESTI, I, p. 337-338.

<sup>412</sup> Art. « Halgan (Emmanuel) (1771-1852) », TAILLEMITE, p. 235-236.

<sup>413</sup> SHD-V-M, BB 7-1, Note officielle. « État comparatif du nombre d'officiers de tout grades (sic) employés dans la marine royale anglaise (1798-1814/19) » vers 1819 ; *État du personnel de la Marine et des Colonies, au 1<sup>er</sup> juillet 1840*, Paris, Imprimerie nationale, 1840, p. 3 ; SHD-V-M, BB 8-742, VA baron de Mackau au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 18 janvier 1840 ; Art. « Rosamel (Claude, Charles, Marie Ducampé de) (1774-1848) », TAILLEMITE, p. 462-463.

<sup>414</sup> SHD-V-M, BB 7-1, « État comparatif du nombre d'officiers de tout grade employés dans la marine royale anglaise (1798-1814) », s.d. (vers 1819-1820) ; Michael Arthur Lewis, *The Navy in transition 1814-1864 A social History*, Londres, Hodder and Stoughton, 1965.p. 61-66 ; 114-115 et 122.

des officiers généraux britanniques et 110 CV— mais rajeunis<sup>415</sup>. Dans les années qui suivent l'adoption de ces mesures de renforcement, le corps royal de la Marine ne peut toutefois immédiatement convertir en officiers généraux les plus anciens capitaines de vaisseaux<sup>416</sup>. La direction d'une préfecture comme le commandement d'une division sont en effet des étapes nécessaires pour prétendre à la direction d'une armée navale. Durant ces années de transition, il fallut confier l'escadre à de « jeunes » contre-amiraux, les seuls officiers généraux en mesure de remplir ces fonctions. Promu contre-amiral en 1836 à 49 ans, Julien Lalande (1784-1844) jouit d'une telle réputation d'énergie qu'il reçoit successivement la direction des forces navales en Afrique méditerranéenne en 1837 puis en Méditerranée orientale (1838-1840) où il entraîne durement le corps de bataille français, tandis que le VA Du Campe (ou Ducampé) Hodderde Rosamel, sexagénaire, reçoit le commandement de l'escadre de réserve. Parallèlement, le VA Pierre-Roch Julien de Lagravière (La Gravière), né en 1772, demeure à la tête de la Cinquième Préfecture Maritime, un poste sédentaire, où son expérience des affaires administratives et navales est indispensable<sup>417</sup>. Les six années qui suivent la crise de Syrie, l'escadre passe brièvement entre les mains du contre-amiral baron Hugon, promu en 1831, et du vice-amiral Mackau, ce dernier n'exerçant ses fonctions qu'une trentaine de jours<sup>418</sup>. En 1843, le corps de bataille est confié de nouveau à un autre « jeune » contre-amiral, Alexandre-Ferdinand Parseval-Deschênes (CeC 1843-1845), promu à ce grade le 30 avril 1840. L'avancement fulgurant de François d'Orléans, promu contre-amiral en 1843, avant que lui soit confiée l'escadre en 1846, bouscule les conditions d'attribution de l'escadre, mais est (amèrement) admiré outre-Manche par les avocats du rajeunissement drastique des officiers généraux<sup>419</sup>. Outre la nomination des officiers généraux les moins âgés, il fallut aussi prolonger leur temps de commandement et confier de lourdes charges aux rares hommes en mesure de les assumer, en dépit des inévitables jalousies. Après avoir été nommé à la tête des forces en Méditerranée en 1843, puis en 1849, l'amiral Parseval-Deschênes (1790-1860) prend la direction des forces de la Baltique en 1854 afin de répondre à des nécessités pressantes. Confrontée à une situation comparable, la *Navy* s'en tient à la solution de la doublure. Commandant à 72 ans l'escadre de Malte, l'amiral Stopford est « secondé » par un capitaine de vaisseau né en 1786, le très énergique Charles « Mad » Napier qui, nommé *commodore*, coordonne toute l'offensive amphibie en Syrie<sup>420</sup>. Au commencement de la crise d'Orient de 1853, le CV Lyons, né en 1790, est nommé commandant en second des forces britanniques et reçoit la promesse de

<sup>415</sup> SHD-V-M, BB 7-1, « Tableau statistique des marines étrangères. Tableau numérique et comparatif des États-Majors de la Marine en France et chez les puissances étrangères », 1846.

<sup>416</sup> SHD-V-M, BB 8-737, « Corps Royal de la Marine », Situation au 1<sup>er</sup> février 1840 ; *ibidem*, « Corps Royal de la Marine », Situation au 1<sup>er</sup> Novembre 1840.

<sup>417</sup> *État du Personnel de la Marine et des Colonies au 1<sup>er</sup> Juillet 1840*, Paris, Imprimerie Royale, p. 3-4.

<sup>418</sup> Art. « Mackau Ange René Armand, baron de », ZANCO, p. 372-374.

<sup>419</sup> J.- P. Dubreuil, *L'introduction (...)*, *op. cit.*, p. 382.

<sup>420</sup> M. A. Lewis, *The Navy in transition 1814-1864 (...)*, *op. cit.*, p. 114-115.

succéder à l'amiral Dundas, alors âgé de 68 ans<sup>421</sup>. De part et d'autre de la Manche, ces mesures pragmatiques d'urgence furent prolongées le temps que les réformes structurelles, telles que la création d'une réserve — *i.e.* seconde section — comme la mise en place d'un système de pensions libèrent lentement le tableau d'avancement<sup>422</sup>. Quand le fils de Louis-Philippe quitte son commandement en 1847, le cycle des nominations prend un tour plus ordinaire. Le commandement de l'escadre passe désormais entre les mains de vice-amiraux comptant bien quelques années d'ancienneté dans ce grade, tel l'amiral Baudin, promu vice-amiral en janvier 1839, et que la Deuxième République place à la tête de l'escadre en 1848.

Ultérieurement, les embarras provoqués par l'étrécissement numérique du haut-commandement naval français sont dénoués par l'augmentation progressive du nombre des officiers supérieurs et généraux et l'abaissement de l'âge limite des cadres avant leur passage en deuxième section<sup>423</sup>. Si le Second empire dispose de 12 vice-amiraux et de 24 contre-amiraux en activité en 1861, la Marine compte, à la fin du siècle, quinze vice-amiraux et trente contre-amiraux en 1<sup>re</sup> section soit cinq vice-amiraux et quinze contre-amiraux de plus que n'en disposait la monarchie de Juillet<sup>424</sup>. Avec la réduction drastique des armements au début de la République et l'encombrement aux postes supérieurs, la situation de pénurie des premières années de la monarchie de Juillet s'est inversée. Comme les postulants au commandement des escadres métropolitaines se font de plus en plus nombreux, le problème est la surabondance des hommes pour des postes limités. Le souci n'est donc plus de trouver des amiraux pour commander en chef comme en sous-ordre, mais de donner l'opportunité d'exercer ces hautes charges à tous les officiers ayant des droits légitimes à occuper ces postes. L'abaissement de la durée de commandement de l'escadre de deux années à une seule à la fin de la décennie 1870 est une réponse à cette pression. Dans les premières années de la III<sup>e</sup> République, le temps passé à la tête de l'escadre oscille entre une et deux années. L'amiral Albert de Dompierre d'Hornoy commande une année (1877-1878), ainsi que son successeur l'amiral Cloué (nov. 1878- nov. 1879). Prenant la tête de l'escadre, l'amiral Garnault (1820-1906) en conserve le commandement deux années durant lesquelles il dirige une partie des opérations en Tunisie. Par la suite, le temps de commandement se réduit à une année, les exigences comme l'engorgement du tableau d'avancement imposant un rapide roulement<sup>425</sup>. Autre avantage, assez précieux en des temps de forte instabilité gouvernementale, les amiraux ayant dirigé le corps de bataille ne sortent pas usés de ce commandement. Ils peuvent donc assumer d'autres responsabilités navales et ministérielles de premier plan. En témoigne le passage, rue Royale, de plusieurs anciens chefs

<sup>421</sup> S. Eardley-Wilmot, *Life of Vice Admiral Edmund, Lord Lyons 1790 to 1858*, Londres, Sampson Low, Marston and C<sup>o</sup>, 1898, p. 124-129.

<sup>422</sup> Michael Arthur Lewis, *The Navy in transition 1814-1864 A social History*, Londres, Hodder and Stoughton, 1965, p. 116-122; Patrick Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 67-69.

<sup>423</sup> Comte Bouët-Willamez, « La flotte française en 1852 », art. cit. ; BATTISTI, 1, tableau n° 36 « Récapitulatif des effectifs du corps des officiers de marine de la Restauration à la fin du Second empire », p. 340.

<sup>424</sup> *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1<sup>er</sup> juillet 1840, Paris, Imprimerie Royale, p. 3-4 ; *Annuaire de la Marine et des Colonies*, 1896, Paris, Imprimerie Nationale, p. 78-89.

<sup>425</sup> Étienne Tréfeu, *Nos Marins*, Paris, Berger-Levault, p. 97; 107; 131-133.



d'escadre : les amiraux Jauréguiberry, deux fois ministre, Cloué et Krantz<sup>426</sup>. Au lendemain du premier passage de Krantz à la tête de la rue Royale, en février 1889, c'est l'amiral Benjamin Jaurès qui lui succède, fort brièvement par ailleurs, son décès brutal deux mois après imposant le retour du « Louvoyeur » (Krantz) aux affaires<sup>427</sup>. La direction d'un grand arsenal est également une très honorable fin de carrière pour tout ancien chef de l'escadre d'évolutions. L'abaissement de la durée de commandement de d'escadre de deux années à une seule ne règle pas toutefois la lenteur grandissante de l'avancement dans les grades subalternes et supérieurs. En 1876, une courte fraction des officiers supérieurs — 29 capitaines de vaisseau sur 110 en 1876 — exerce un commandement à la mer et peut seule espérer, avant de passer en deuxième section, recevoir une station, une division puis une escadre<sup>428</sup>. Pour un capitaine de corvette ou de frégate aspirant aux étoiles, de trop longues années passées dans ce grade, ce qui est le cas sous la III<sup>e</sup> République, signifient donc devoir prendre sa retraite avant d'avoir commandé, même en second, une grande flotte.

Impitoyable, ce système semi-darwinien est heureusement compensé par le patronage, politique, familial et naval, qui permet des croisières répétées, facilite l'embarquement sur les navires des officiers les plus influents, et place les jeunes officiers protégés dans les grandes préfectures maritimes<sup>429</sup>. La carrière de la plupart des chefs de l'escadre d'évolutions et de leurs subordonnés sont ainsi marquées par l'empreinte de ce patronage naval<sup>430</sup>.

### 3. 4. 2. Indispensable, mais non suffisant pour atteindre les étoiles : un impeccable *cursus honorum*

Avant d'obtenir la direction du premier corps de bataille de la marine française, les vice-amiraux prétendant à ce poste doivent avoir rempli des postes opérationnels et administratifs importants et variés<sup>431</sup>. D'excellents gens de mer et de solides gens de plume donc.

Le commandement d'un navire de ligne, d'une division ou d'une station importante — Terre Neuve, Levant, Pacifique — est un impératif absolu pour prétendre recevoir la flotte de Toulon. À la fin du siècle, le commandement en sous ordre du principal corps de bataille ou de l'escadre de réserve permet également de diriger l'escadre active dont les chefs connaissent alors bien les unités et leurs commandants. Par ces divers filtres, il s'agit bien sûr de mettre la flotte à l'abri du favoritisme et des tous les « rentrés de la bouillotte ». Sous une forme ou sous une autre, cette prudence est commune à toutes les grandes marines occidentales. Les commandants du *Malta Squadron* ont tous longuement servi en escadre et tous ont été capitaines de vaisseau. La direction

<sup>426</sup> Art. « Krantz (Jules-François-Émile) (1821-1914) », TAILLEMITE, p. 277.

<sup>427</sup> *Ibidem*, p. 277.

<sup>428</sup> Anonyme, « La Marine et son budget », *Revue des Deux Mondes*, vol. 18, Novembre-décembre 1876, p. 16-18.

<sup>429</sup> Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *Revue des Deux Mondes*, t. 92, Mars 1871, p. 560 ; O. Girardin-Thibeaud, *Les Amiraux de Vichy*, (...), *op. cit.*, p. 101-111.

<sup>430</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 282-283 ; J. -P. Zanco, *Boué de Lapeyrière* (...), *op. cit.*, p. 86-90. On se reportera sur cette question au développement que nous avons placé en annexe.

<sup>431</sup> Cf. M. Le Hunsec, « L'amiral cet inconnu (...) », art. cité.

de l'escadre revient-elle à des experts ? Certaines compétences techniques émergent ponctuellement. Au tout début des années 1860, l'emploi en sous-ordre du VA Pâris, un des pionniers de la vapeur, s'avère fort utile puisque la marche homogène des vaisseaux à hélice pose de redoutables défis. Avant 1880 toutefois, l'expertise dans les domaines les plus techniques est d'abord l'affaire des officiers de l'état-major — ainsi le mécanicien en chef de l'escadre — et d'experts détachés comme les hydrographes. À la fin du siècle, la connaissance théorique et pratique de la torpillerie est très bien représentée dans les grades les plus élevés<sup>432</sup>. Prenant la tête de l'escadre en 1896, l'amiral Cavellier de Cuverville, sorti major de l'École de tir de Vincennes et spécialiste des questions d'artillerie, y perfectionne les méthodes de tir<sup>433</sup>. Engagé dans sa jeunesse dans le développement des mines sous-marines et des premières torpilles, l'amiral Jules Krantz (1849-1909), ancien breveté de l'école de Rochefort, est nommé en 1903 directeur des défenses sous-marines de Toulon où il revient comme chef d'état-major en 1906, avant de recevoir le commandement d'une division<sup>434</sup>. Fondateur de la 1<sup>re</sup> escadre de ligne, la future 1<sup>re</sup> armée navale, le VA Augustin Boué de Lapeyrère (1852-1924) est un ancien breveté torpilleur en 1879, qui se spécialise dans cette branche et s'y illustre sous les ordres de Courbet<sup>435</sup>. Doit-on parler ici d'experts ou de spécialistes ou plus simplement de marins aguerris ayant acquis une grande maîtrise d'une branche embryonnaire ? Avant que le développement des flottes sous-marines et des forces aéronavales n'ébranle l'hégémonie des flottes de surface dans l'entre-deux-guerres, la maîtrise d'une spécialité n'est pas un élément déterminant dans la sélection d'un chef d'escadre<sup>436</sup>. Les amiraux Rigault de Genouilly, Pottier, Gervais et Germinet, comme leurs successeurs, Boué de Lapeyrère et Dartige du Fournet, sont, d'abord et avant tout, des marins aguerris et de très bons manoeuvriers, maîtrisant bien les rouages administratifs des arsenaux, bref de vrais *salt horses* auxquels peuvent être comparés le commandant en chef de l'escadre de Malte en 1877, Phipps Hornby, mais également l'amiral Beatty puis, une génération plus tard, l'amiral Cunningham<sup>437</sup>.

Les compétences administratives sont jaugées avec autant de soin que les savoirs nautiques et tactiques. Outre une connaissance approfondie des règlements et des rouages de l'institution navale, ces hommes doivent, en effet, être capables « de faire les achats, de passer les marchés, de signer les traités », sans jamais donner lieu aux rumeurs ni aux abus<sup>438</sup>. Pour des raisons pratiques et logistiques, la direction du 5<sup>ème</sup> arrondissement précède souvent la nomination à la tête de l'escadre

---

<sup>432</sup> Art. « Dartige du Fournet (Louis-René-Charles) (1856-1940) », *ibidem*, p. 125-126.

<sup>433</sup> Jean Martinant de Préneuf, « L'amiral de Cuverville, un « amiral chrétien » entre en politique (1890-1912), dans Olivier Foucade, Eric Duhamel, Philippe Vial, *Militaires en République 1870-1962. Les Officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Publications de la Sorbonne, 1999, p. 124 ; Art. « Cuverville (Jules-Marie-Armand, comte de Cavellier de) (1834-1912) », TAILLEMITE, p. 119-120.

<sup>434</sup> Art. « Krantz (Jules-François-Joseph) (1849-1909) », *ibidem*, p. 278.

<sup>435</sup> Article « Boué de Lapeyrère (Augustin-Emmanuel-Hubert-Gaston) (1852-1924) », *ibidem*, p. 61 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste\\_Boué\\_de\\_Lapeyrère](https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste_Boué_de_Lapeyrère).

<sup>436</sup> O. Girardin-Thibeaud, *Les amiraux de Vichy*, *op. cit.*, p. 61-64.

<sup>437</sup> A. Lambert, *Admirals (...)*, *op. cit.*, p. 265-281, 354, 381-383.

<sup>438</sup> Anonyme, « La Marine et son budget (...), art. cité, p. 9.

de réserve puis de l'escadre d'évolutions<sup>439</sup>. Plus rarement, les plus hautes responsabilités ministérielles précèdent la direction de l'escadre d'évolutions, sans que personne ne s'en étonne, tant le corps de bataille est le commandement le plus illustre de la Marine. Le VA Romains-Desfossés, ministre de la Marine de 1849 à 1851, reçoit en 1859 le commandement de l'escadre. Deux décennies plus tard, Mac Mahon appelle rue Royale l'amiral D'Hormoy qui exerce ultérieurement la direction de l'escadre<sup>440</sup>. Proche de Jules Ferry, l'amiral Peyron (1823-1892), contraint de quitter les fonctions ministérielles en mars 1885, reçoit le commandement de l'escadre l'année suivante (1886-1887). À la veille de la Grande Guerre, les remarquables services rendus dans le relèvement des forces stratégiques valent à l'amiral Boué de Lapeyrère, ministre de 1909 à 1911, la direction de la première escadre de ligne de l'armée navale<sup>441</sup>.

Outre les savoirs spécifiques qu'elle demande, la direction d'une flotte exige une habitude des affaires diplomatiques d'autant plus précieuse que les instructions parisiennes peuvent être suspendues par la fin inattendue du régime — en 1830, en 1848, puis en 1870 —, ou troublées par les crises internationales. Autant d'incertitudes que le chef d'escadre doit contrebalancer par un mélange de fermeté, de tact et de retenue. Si la plupart des officiers ont appris cela à la dure école de l'outre-mer, où les incidents protocolaires et coloniaux ne manquent pas, l'état-major d'une escadre métropolitaine est également une bonne école pour apprendre à traiter avec les autorités étrangères et à recevoir les chefs d'État comme les têtes couronnées. Sans que cela soit une règle, la sélection d'anciens commandants de la division du Levant— Le Barbier de Tinan, La Roncière Le Noury—, est assez fréquente. Une bonne connaissance de la question d'Orient est toujours un atout précieux pour la direction d'une escadre appelée à croiser d'une extrémité à l'autre de la mer Méditerranée. Si les anciens stationnaires de Constantinople ne sont pas rares à obtenir la direction de l'escadre, on compte peu d'anciens attachés navals. En 1896, le comte Jules de Cavellier de Cuverville (1834-1912), qui avait été en poste à l'ambassade de Londres en 1878-1879, est mis à la tête du corps de bataille où il succède à l'amiral Gervais (1837-1921) qui l'avait remplacé à Londres, deux décennies auparavant<sup>442</sup>. De brefs intermèdes donc dans deux carrières essentiellement menées à la mer et dans les ports de guerre. Le temps de service diplomatique de l'amiral Eugène de Fauque de Jonquières (1850-1919), auquel fut confié l'armée navale en 1908, est également bref, ce dernier assumant entre 1906 et 1907, les fonctions d'attaché à Berlin où s'impose la présence d'un officier général<sup>443</sup>. On ne peut donc voir ces trois hommes comme d'authentiques attachés navals, d'autant moins qu'une spécialisation diplomatique ne permet jamais d'atteindre les étoiles, la carrière d'un officier supérieur dépendant, avant 1914, de son temps de

<sup>439</sup> Art. « Rieunier (Henri) (1833-1918) », TAILLEMITE, p. 450-451; Hervé Bernard, « La vie d'un grand marin: le vice-amiral Rieunier (1833-1918) », *Neptunia*, 235, septembre 2004. *Non consulté*.

<sup>440</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p.97.

<sup>441</sup> Art. « Boué de Lapeyrère », ZANCO., p. 162-168.

<sup>442</sup> Geneviève Salkin-Laparra, *Marins et diplomates. Les attachés navals 1860-1914*, Service historique de la Marine, 1990, (par la suite SALKIN-LAPARRA) p. 70 ; 74-75 ; 89-91, 162-170 et 233-241 ; Olai Voionmaa, *La politique navale française dans la Méditerranée avant 1914. Les attachés navals à Rome, à Vienne et Madrid, 1909-1914*, Berlin, Éditions universitaires européennes, 2010, p. 46.

<sup>443</sup> Amiral Decoux, *Adieu Marine*, *op. cit.*, p. 88-89 ; G. Salkin-Laparra, *Marins et diplomates* (...), *op. cit.*, p. 216-217.

service à terre, à la mer et de ses campagnes de guerre. La plupart des marins acceptant de servir longuement dans les ambassades ou de prendre la tête d'une mission sont donc soit des amiraux à la retraite — ainsi le CA Lejeune en Grèce — soit des officiers supérieurs d'un grand mérite, tel le commandant Gontran Faramond de La Fajole, qui accepte de renoncer aux étoiles pour remplir une mission de longue durée, jugée indispensable<sup>444</sup>. Nommé ambassadeur de France à Madrid en 1878 avant de rejoindre en 1882 Saint-Pétersbourg, le CA Benjamin Jaurès (1823-1889) est un cas singulier en revanche. Ayant bénéficié d'une promotion rapide durant la guerre de 1870, l'amiral Jaurès servit en effet durant quatre années dans des postes diplomatiques, mais sans compromettre sa carrière navale. Après son départ de Russie en 1883, le commandement de l'escadre récompense des services diplomatiques d'une durée anormalement longue pour un officier général d'active.

S'il y a donc bien des constantes professionnelles dans la sélection du chef de l'escadre d'évolutions, quelle place jouent la sympathie partisane et les appuis politiques dans les différentes étapes qui mènent à la direction d'une escadre ?

### **3. 4. 3. Ce que tout gouvernement attend d'un chef d'escadre : sa loyauté et le sens de la grandeur nationale**

La Marine ne s'est jamais perçue comme un corps apolitique ou neutre, subissant passivement les sanctions ou les faveurs partisans des régimes en place. Dès les dernières années de la Restauration, l'expression discrète des sympathies voire des passions dynastiques et partisans n'est ni proscrite ni même taboue<sup>445</sup>. Généralement enveloppée de courtoisie et de certains rituels propres à la vie du carré, cette liberté de parole et de pensée fait assez bon ménage avec un conservatisme social et politique dont Jean-Philippe Zanco a rappelé les grands traits au milieu du siècle<sup>446</sup>. Sous le Second empire, les officiers de marine sont en effet largement favorables à un régime d'autorité, de grandeur impériale et naval et de progrès, mais dont la politique italienne et romaine heurte les consciences ultra-montaines et monarchistes<sup>447</sup>. Ultérieurement, l'aventure mexicaine n'est pas sans inquiéter les plus perspicaces comme l'amiral Jurien de La Gravière. Pour autant, la Marine et le Second empire partagent trop d'intérêts, de valeurs et d'objectifs communs pour se brouiller. Tout au long de la décennie qui suit la Défaite, le bonapartisme autoritaire conserve nombre de nostalgiques, que mécontente l'évolution anticléricale et démocratique du régime après 1877<sup>448</sup>. Si les officiers conservateurs donnent puissamment de la voix après 1880, les

<sup>444</sup> Cet officier supérieur, maintenu dans ses fonctions d'attaché naval durant la Grande Guerre, est promu contre-amiral à la veille de sa retraite pour récompenser son dévouement et l'excellence de son travail. Art. « Faramond de la Fajole (Gontran-Marie-Auguste de) (1864-1950) », TAILLEMITE, p. 179-180.

<sup>445</sup> É. Lockroy, *La Marine de guerre (...)*, op. cit., p. 58-59.

<sup>446</sup> J.-P. Zanco, *Le ministère de la Marine (...)*, op. cit., p. 119-123.

<sup>447</sup> M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, op. cit., p. 162-164 ; P. Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne (...) », art. cité, p. 219-249.

<sup>448</sup> Discours de réception d'Ernest Lavisse à l'Académie française pour remplacer l'amiral Jurien de La Gravière, 16 mars 1893/ Cf. <http://www.academie-francaise.fr/discours-de-reception-dernest-lavisse>.

sympathies républicaines ne cessent jamais d'être fortes dans un corps où le saint-simonisme et la philanthropie sociale avaient eu quelques adeptes et sympathisants trente ans auparavant<sup>449</sup>. Des marins aussi réputés que les amiraux Aube et Pothuau ne sont pas modérément républicains, bien que le républicanisme d'Aube ne soit pas exempt d'un penchant autoritaire. Ministre de la marine de l'éphémère cabinet Gambetta (novembre 1881-janvier 1882), le commandant Auguste Gougeard (1827-1886) est un de ces républicains catholiques, que le parti de l'Ordre a contraint à quitter le service en ruinant ses dernières chances d'avancement<sup>450</sup>. Ces sensibilités politiques ont-elles entretenu des nominations partisans avant 1870 ? Ont-elle surtout pesé sous les gouvernements radicaux ce dont ne doutaient guère les contemporains de Pelletan et de Clemenceau, témoins de l'affaire des fiches et familiers du patronage parlementaire<sup>451</sup> ? Ont-elles été au contraire atténuées ou contrées par les pratiques corporatistes, le clientélisme naval, voire le népotisme, avant la tentative de reprise en main gouvernementale au tournant du siècle (1896-1905)<sup>452</sup> ?

Au milieu du siècle, l'absence de « sélection politique » dans l'attribution des postes clés à terre comme à la mer est décrite comme une solide tradition navale que l'on oppose aux nominations partisans britanniques. Flatteuse pour la Royale, cette opposition est partiellement exacte. La sélection d'un chef d'escadre pour des raisons politiques est certes bien avérée jusqu'au début de l'ère victorienne et largement admise par la suite. La loyauté à l'égard d'un ministre et donc du Cabinet ne garantit-elle pas au commandant en chef une large marge de manoeuvre en cas de coup dur ? Ce patronage partisan, en un âge parlementaire, mais non démocratique, n'assure-t-il pas en retour une grande liberté de parole et d'initiative aux chefs d'escadres tories ou whigs<sup>453</sup> ? Mais la situation française est-elle si différente ? Sous les monarchies constitutionnelles, le favoritisme « politique », c'est-à-dire l'ingérence des ministres, des élus de la nation et du monarque dans les promotions et les nominations navales, est très commune. La Marine de la monarchie de Juillet rassemble les officiers de marine ordinaires, ne disposant que de leurs soutiens familiaux, les protégés du prince de Joinville, enfin ceux dont la reine Amélie avançait la carrière<sup>454</sup>. Ces faveurs diverses ne sont pas « politiques » au sens strict du terme, mais relèvent surtout d'une

<sup>449</sup> Jean Guenel, *Les médecins dans l'aventure saint-simonienne*, Paris, Mare & Martin, 2009, p. 67-72 et 173.

<sup>450</sup> T. Ropp, *The Development (...)*, *op. cit.*, p. 123-125.

<sup>451</sup> [http://www.asnom.org/media/Bulletin\\_134\\_medecine\\_navale.pdf](http://www.asnom.org/media/Bulletin_134_medecine_navale.pdf).

<sup>452</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 48-50 ; J. -P. Faivre, *Le contre-amiral Hamelin (...)*, *op. cit.*, p. 163-174 ; R. C. Hood III, *Royal Republicans (...)*, *op. cit.* ; B. Lutun, « 1814-1817 (...) », art. cité, p. 61-85 ; *idem*, *1814-1817 (...)*, *op. cit.* ; Pierre Levêque, « Les officiers de Marine du I<sup>er</sup> Empire », *Annales historiques de la Révolution française*, 1999, 316, p. 357-364 ; Jean Marie Mayer, André Corbin, *Les immortels du Sénat 1875-1918. Les cent-seize inamovibles de la Troisième République*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1995 ; J. Martinant de Préneuf, « L'amiral de Cuverville (...) », art. cité, p. 123 et pages suivantes ; *idem*, « La politique de républicanisation de la Marine à la Belle Époque », art. cité, p. 29-60 ; Sébastien Nofficial, « Le parlement français et le coût de sa flotte de guerre, 1871-1914 », *Revue d'Histoire de la Marine*, 22-33, 2017, p. 195-211.

<sup>453</sup> Sir Richard Vesey Hamilton, *Letters and Papers of Admiral of the Fleet Sir Thomas Byam Martin*, vol. III, 1901 p. 113-116 ; C. Northcote Parkinson, *Edward Pellew. Viscount Exmouth. Admiral of the Red*, Londres, 1934, p. 385 ; Arnel B. Erickson, *The public career of Sir James Graham*, Oxford, 1952, p. 106 ; Nicholas M. Rodger, « Officers, gentlemen and their education », *II<sup>èmes</sup> journées franco-anglaises d'histoire de la marine. Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, p. 146.

<sup>454</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs*, *op. cit.*, p. 141 ; 149 ; Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 178, note 222.

logique de loyalisme dynastique et gouvernemental bien nécessaire quand s'installe un nouveau régime<sup>455</sup> ? Inévitablement, les changements de régime ont amené les nouveaux gouvernements à placer le fer de lance de la Marine dans les mains les plus sûres. Dans les premiers temps de la Deuxième République, les sympathies politiques n'ont donc pas été indifférentes à la nomination de l'amiral Baudin à la tête de l'escadre.

Investi de cette charge par la toute nouvelle République en mars 1848, Charles Baudin, bénéficie en effet de l'estime amicale du savant républicain Arago (1786-1853), le premier ministre de la Marine de la République. L'astronome nomme un ami, qu'il côtoie au Bureau des Longitudes, mais également un homme qui, n'ayant pas servi la Restauration, s'est converti au protestantisme, une décision militante nullement banale après 1815. Rallié aux « vertus républicaines (...) sérieuses et austères », capable enfin (et surtout) de défendre l'esprit réformateur et libéral de 1848 contre toutes les nuées utopistes et socialistes, Baudin semble bien l'homme de la situation pour mettre la flotte à l'abri de la contagion clubiste toulonnaise<sup>456</sup>. Si le patronage politique ne fait guère de doute, il s'exerce paradoxalement au bénéfice de la neutralité doctrinale. En contrepartie de sa loyauté, l'amiral obtient en effet de ses amis et protecteurs qu'ils n'engageront aucune épuration administrative contre les partisans ou les nostalgiques de la monarchie de Juillet<sup>457</sup>. Sous le Second empire, la précocité de leur ralliement à la cause du prince-président comme les liens d'estime unissant quelques marins — La Roncière Le Noury, et Rigault de Genouilly — à la famille impériale ont naturellement accéléré ou facilité leurs carrières. Mais il s'agit ici de bien peu de choses. Fidèle à sa politique de ralliement des élites publiques et militaires issues des monarchies constitutionnelles, Napoléon III ne semble pas avoir été plus clientéliste que ses prédécesseurs et promeut généreusement des marins qui manifestent leur gratitude pour la monarchie constitutionnelle, ou ne cachent pas leur républicanisme. S'il est brusquement débarqué par son ministre de tutelle, l'amiral Baudin jouit d'une honorable retraite, au début du Second empire, l'amiralat lui étant même accordé *in articulo mortis*. Légitimiste de coeur, Le Barbier de Tinan (1803-1876) conserve deux années durant le commandement de la flotte, alors que son attitude pro-Bourbon, dans les derniers temps du royaume de Naples (décembre 1860-janvier 1861), lui avait valu un avertissement qu'un partisan de l'Empire, La Roncière de Noury, trouvait bien peu sévère<sup>458</sup>. Le spectre politique demeure assez large par la suite. À la fin de l'Empire, l'ancien aide de camp de Le Barbier de Tinan, le CA Gicquel des Touches (1818-1901), dont les sympathies ultra-montaines sont notoires, reçoit le commandement en sous-ordre de l'escadre. Cette indifférence aux convictions partisans, facilitée par la nature éclectique du régime, l'intelligence

<sup>455</sup> CA Baudin à un ami, 23 juillet 1840, cité par Charles Duplomb, *Récits maritimes ou lettres inédites de marins français*, Paris, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1925, p. 21.

<sup>456</sup> Jean Leduc, *D'un Empire à l'autre. Les Pellion. Cavalier et Marins au service de la France (1809-1868)*, Éditions du Gerfaut, 2003. p. 282 ; J. -P. Zanco, *Le ministère de la Marine (...)*, *op. cit.*, p. 119.

<sup>457</sup> <https://www.museeprotestant.org/notice/lamiral-charles-baudin-1784-1854/>

<sup>458</sup> La Roncière Le Rigny invoque le délire amoureux de l'amiral pour la femme de l'un des ministres de François II et l'influence délétère de son CEM ultramontain, le CV Gicquel des Touches. Ce mauvais livret d'un drame verdien trahit ici l'un des traits les plus sombres de La Roncière : sa méchanceté. La rue Royale, connaissant le caractère ombrageux de l'amiral de Tinan, a probablement passé outre ses sympathies légitimistes, tempérées en outre par sa compréhension désabusée de la décrépitude du régime de Naples.

CV La Roncière Le Noury à sa fille, 18 janvier 1861, LA RONCIÈRE, I, p. 287.

sincèrement libérale de Napoléon III, fait l'affaire du régime qui lui succède. La nouvelle « république », majoritairement monarchiste et conservatrice, n'a en effet guère de mal à trouver des amiraux selon son cœur au sein du haut commandement. La République des Ducs place ainsi à la tête de l'escadre en avril 1875 un bonapartiste autoritaire, ami personnel du prince Napoléon, l'amiral baron de La Roncière Le Noury<sup>459</sup>.

Bien avant que la républicanisation des institutions ne soit engagée (1877-1879), les sympathies politiques des principaux chefs militaires et navals sont inévitablement scrutées avec soin. Rien ici de bien singulier ni d'inédit. Les limogeages sont rares et toujours circonstanciés. Le 23 avril 1875, à peine six mois après avoir été investi, l'amiral La Roncière Le Noury est « débarqué » de l'escadre qu'il commandait pour avoir suscité l'ire des républicains de conviction, scandalisés par les propos prêtés à l'amiral sur une restauration impériale<sup>460</sup>. En 1876, la nomination de l'amiral Jauréguiberry répond, en revanche, aux attentes des Républicains qui aspirent alors vainement à le voir prendre le portefeuille de la Marine<sup>461</sup>. Son successeur, un ancien ministre de la Marine (1873-1874), Albert de Dompierre d'Hornoy (1816-1901), est considéré, en revanche, comme l'homme des Ducs et du maréchal de Mac Mahon<sup>462</sup>. La progressive victoire des Républicains entre 1877 et 1879 leur permet enfin de se débarrasser des figures les plus hostiles du haut commandement. En restant sous-secrétaire d'État de la Marine et des Colonies sous les ordres de l'amiral légitimiste Gicquel des Touches auquel il succède, le 23 novembre 1877, l'amiral Albert Roussin (1821-1896) s'expose inévitablement à la méfiance républicaine. « Ces rancunes », poursuit un biographe, « l'empêchèrent de prendre, à son tour d'ancienneté, le commandement en chef de l'escadre d'évolutions »<sup>463</sup>. Toute cette méfiance revancharde ne débouche pas sur une politique répressive systématique. La République a besoin de marins, qui, tous, ont certes été formés sous des régimes monarchiques, mais ces cadres, non seulement ne forment pas un corps hostile en bloc au nouveau régime, mais lui reconnaissent de la force et des vertus, même à l'ère radicale et combiste.

Les épreuves de l'année Terrible ont forgé de puissants liens entre les élites républicaines et la société navale. La valeur des marins et de leurs chefs dans la défense de Paris et du territoire, tant en Normandie que sur la Loire, n'a pas manqué d'impressionner les hommes de la Défense Nationale. Un marin-soldat comme Jauréguiberry gagne ainsi, à tort ou à raison, la sympathie du camp gambettiste pour avoir magnifiquement combattu au sein de l'Armée de la Loire et bien

<sup>459</sup> Portefeuille qu'il acceptera en 1879 puis en 1882. É. Taillemite, *L'Histoire ignorée (...)*, *op. cit.*, p. 342 ; *idem*, « Un amiral-ministre polytechnicien (...) », art. cité, p. 19-20.

<sup>460</sup> [https://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/de\\_la\\_ronciere\\_le\\_noury\\_camille0732r3.html](https://www.senat.fr/senateur-3eme-republique/de_la_ronciere_le_noury_camille0732r3.html).

Invité à assister à un banquet bonapartiste qui devait avoir lieu à Évreux le 7 septembre 1875, l'amiral La Roncière, ne quitte pas *Le Magenta*, mais adresse une lettre d'encouragement aux organisateurs, dans laquelle il écrit : « Je vous félicite d'être restés les champions déterminés du grand parti auquel nous appartenons. » Lue au banquet d'Évreux, cette lettre contraignit le ministre Buffet de céder à l'opinion républicaine.

<sup>461</sup> É. Daum, *Un vice-amiral en politique (...)*, *op. cit.*, p. 126-127.

<sup>462</sup> Amiral Dompierre d'Hornoy à l'amiral Jauréguiberry, 16 mai 1877, dans SHD-V-M, 74 GG PP, 6, cité par É. Daum, *Un vice-amiral en politique (...)* *op. cit.*, p. 125 ; art. « Dompierre d'Hornoy. Charles, Marie, Albert de », ZANCO, p. 253.

<sup>463</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 142.

travaillé au relèvement de la préfecture de Toulon et de l'escadre entre 1871 et 1877<sup>464</sup>. Cette estime est, pour partie, réciproque. Dans les heures difficiles de l'invasion, le zèle patriotique des dirigeants républicains — Gambetta, mais également Ferry ou Freycinet —, frappe bien des marins servant à terre. De solides amitiés se sont alors nouées, dont la plus connue unit l'amiral Louis Pothuau à Jules Ferry. Indirectement, l'amiral Jauréguiberry, ami de Pothuau, profite de ces liens, quand ce dernier, ministre de la Marine, rappelle à ses collègues les magnifiques états de service de son camarade<sup>465</sup>. La républicanisation des institutions et l'avancée des thèses radicales ne brise pas les ressorts de cette estime réciproque. Loin d'être un bloc ou partagée en deux communautés rivales, la société navale est parcourue de nuances et de singularités confessionnelles ou philosophiques<sup>466</sup>. Dans « la Marine » d'Émile Lockroy, les positions conservatrices, anti-démocratiques et cléricales sont effectivement dominantes au sein du haut-commandement, issu des cadres du Second empire. Généralement silencieuse, une forte minorité des officiers généraux et supérieurs comprend et accepte néanmoins le contrôle parlementaire sur les affaires navales. La personne même de Lockroy est appréciée par ceux qui goûtent son style « pète-sèque » et son zèle intelligent<sup>467</sup>. Partageant le gros des idées socio-politiques des milieux républicains, cette fraction du haut-commandement ne refuse que le style et les imp(r)udences des doctrinaires radicaux, dont la figure de proue est Camille Pelletan (1846-1915), qui dirigea la rue Royale du 7 juin 1902 au 24 janvier 1905. La diversité des vues navales sur les questions matérielles, tactiques et stratégiques entrave, enfin, l'entière politisation des thèses de la Jeune école et prévient la diabolisation partisane du haut-commandement. L'axiome « Grand Corps = népotisme + cléricisme + cuirassés » n'est en effet nullement universel au sein du haut commandement. Comme le montre la brève, mais spectaculaire collaboration de l'amiral de Cuverville et d'Émile Lockroy, leur ardent patriotisme et leurs idées navales unissent deux hommes venant de milieux bien différents<sup>468</sup>. Républicain proche des Opportunistes, le ministre de la Marine Édouard Barbey (1831-1905), un proche de Freycinet, défend une politique de réformes administratives dont le népotisme naval fait les frais, mais sans compromettre la stratégie de guerre d'escadre. Mieux même, Barbey, traîné dans la boue par les Radicaux, promeut en 1890 à la tête de la flotte de Toulon un marin bien connu pour son bonapartisme, l'amiral Charles Marie Duperré<sup>469</sup>. Ce sont sans doute ces mêmes ressorts, faits d'estime et de confiance, qui permettent à l'amiral Gervais, accusé d'imprudence excessive en 1898, de conserver son commandement, alors que beaucoup demandaient à Édouard Lockroy la tête de cet officier de grande valeur. C'est à l'amiral Édouard Pottier, conservateur, mais nullement « cléric », que la République radicale confie le commandement en sous-ordre d'une division de

<sup>464</sup> É. Daum, *Un vice-amiral en politique (...)*, *op. cit.*, p. 132 et 135.

<sup>465</sup> *Ibidem*, p. 133.

<sup>466</sup> <https://www.museeprotestant.org/notice/lamiral-charles-baudin-1784-1854/>

<sup>467</sup> DAVELUY, I, p. 143.

<sup>468</sup> J. Martinant de Préneuf, « L'amiral de Cuverville » (...), art. cité, p. 128-129. On verra cela ultérieurement dans le tandem Leygues-Auphan.

<sup>469</sup> Alain Corbière, *Édouard Barbey (1831-1905)*, Mémoire de maîtrise, Université de Toulouse, Le Mirail, 1996, (non consulté) ; Art. « Barbey, Édouard Polydore Isaac », ZANCO, p. 139-142 ; <http://www.military-photos.com/duperre.htm>.



l'escadre, puis la direction des forces rassemblées dans les eaux crétoises durant les troubles de 1897-1898. Sa parfaite maîtrise du dossier dans le sens d'apaisement collégial voulu par le Quai d'Orsay lui mérite alors les meilleurs *satisfecit*<sup>470</sup>. Très critiquée, il est vrai, la démission de l'amiral Germinet par le président du Conseil Clemenceau en décembre 1908 s'avère bien plus un geste d'autorité qu'une sanction politique partisane, le président du conseil sanctionnant le chef de l'escadre pour avoir fait connaître haut et fort à la presse l'insatisfaction que lui procurait l'état des armements et des stocks de munitions<sup>471</sup>.

### 3. 5. Au service du commandant-en-chef : l'état-major général de l'escadre

Le travail quotidien du commandant en chef de l'escadre est soutenu par deux équipes distinctes. Avant que Bizerte ne devienne un arsenal majeur et le siège de la Sixième Préfecture Maritime à la veille de la Grande guerre, les affaires logistiques et sanitaires de la flotte relèvent du Préfet Maritime du 5<sup>e</sup> arrondissement, de ses adjoints immédiats à Toulon et des services de la Marine en Corse comme en Provence. À la mer, le chef de l'escadre dispose d'une équipe d'une dizaine d'officiers supérieurs et subalternes qui forme « l'État-major particulier de l'Amiral », la « Majorité » ou, plus exactement, l'état-major général de l'escadre (EMG). Arborant l'aiguillette distinctive<sup>472</sup>, cette équipe est distincte de l'état-major du commandant du navire-amiral. Ce dernier est appelé « capitaine de pavillon », puisque le navire qu'il commande arbore la marque de l'amiral commandant la flotte<sup>473</sup>. Généralement promis aux étoiles, cet officier supérieur s'occupe de la marche du bâtiment et de la transmission des ordres aux autres bâtiments de l'escadre<sup>474</sup>. La qualité du partenariat entre le chef de l'escadre et le capitaine de pavillon qui, réglementairement, déjeunent et dînent ensemble, dépend de l'estime que l'amiral porte à son subordonné et de la marge de manoeuvre qu'il lui laisse quant à la conduite du navire<sup>475</sup>. Comme, assez souvent, le nom du capitaine de pavillon est laissé à l'initiative — « au choix » — du nouveau commandant en chef, les deux hommes ont eu l'occasion de travailler dans les ministères ou de servir sur le même navire. L'intimité cordiale de ce partenariat est avérée outre-Manche comme en France. Dans la flotte britannique en mer Noire en 1855, le *flag-captain* de lord Lyons, le commandant Mends, est *de facto* le chef d'état-major de l'amiral pour lequel il prépare *memoranda*, rapports et projets de

<sup>470</sup> SHD-V-M, CC 7-2<sup>e</sup> moderne, Carton 9-13, Dossier 9 « Pottier Édouard (6 juillet 1839-3 août 1903) », Lettre de félicitations du ministre des Affaires étrangères à l'amiral Pottier, 4 janvier 1899.

<sup>471</sup> DAVELUY, II, p. 433-434 ; Commissaire Général Saint-Stéban, « Un officier de marine (...) », art. cité, p. 24-25 ; Frédéric Saffroy « La III<sup>e</sup> République, âge d'or de l'expression des militaires ? », *Inflexions*, vol. 39, n° 3, 2018, p. 48-49.

<sup>472</sup> É. Scherer, *Les uniformes des officiers (...)*, *op. cit.*, p. 228-229.

<sup>473</sup> Art. « Pavillon », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 556-557 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Flag\\_captain](https://fr.wikipedia.org/wiki/Flag_captain).

<sup>474</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer(...)*, *op. cit.*, p. 155 ; DAVELUY, I, p. 41-42 ; É. Scherer, *Les uniformes des officiers de marine (...)*, *op. cit.*, p. 229.

<sup>475</sup> DAVELUY, I, p. 42 ; *ib.*, II, p. 378 ; *Life of Admiral Mends*, p. 119, 244; 253.

réponses<sup>476</sup>. Comme le travail d'état-major d'une flotte et la direction d'un vaisseau sont deux tâches distinctes, le risque de friction entre le chef d'état-major (CEM) et le capitaine de pavillon est, en revanche, assez grand pour nécessiter une franche et ferme mise au point ou tout simplement accepter de « se partager » l'amiral dans un heureux « ménage à trois » ... naval. Au quotidien, l'état-major du navire-amiral et la « majorité » entretiennent de cordiales relations de travail et bien des moments de détente. Sur le cuirassé *Vérité*, où l'amiral Germinet (CeC ; 1907-1908) met sa marque, le commandant en second du navire-amiral, mais également les lieutenants de vaisseau comptant plus de quatorze ans de grade partagent l'ordinaire du carré des officiers supérieurs de la « majorité »<sup>477</sup>.

À la différence de la Préfecture Maritime, où la direction générale de l'artillerie navale est confiée à des bigors, la présence de soldats au sein de l'EMG de l'escadre est ponctuelle. Les artilleurs et particulièrement les officiers de l'artillerie de marine n'y ont pas leur place à dire vrai<sup>478</sup>. Une fois embarquées, les pièces d'artillerie, sont en effet servies par les seuls marins, commandés par des officiers navigants, dont certains — les amiraux Rigault de Genouilly et de Cuverville —, se spécialisent dans cette branche. L'embarquement ponctuel des officiers des armes savantes, qui ont une solide connaissance de la guerre des côtes, permet toutefois de faciliter la conduite des opérations amphibies<sup>479</sup>. Durant la crise d'Orient de 1853-1854 puis durant la guerre de Crimée, les marins alliés, les officiers du génie et de l'artillerie, mais également les cartographes de l'armée et leurs homologues du service hydrographique s'associent pour des missions de reconnaissance et la préparation des descentes. Britanniques et Français poursuivent ponctuellement ces coopérations offensives et défensives. Durant la crise d'Orient de 1877-1878, le *War Office* prépare le débarquement d'une armée aux Dardanelles, puis, en juin 1882, l'*Intelligence Branch* travaille avec l'amiral Seymour<sup>480</sup>. À l'extrême-fin du siècle, quand le risque d'une agression navale de la Triplice ou des Britanniques relève du possible, une coopération interarmes se dessine de nouveau, à des fins défensives. Les besoins humains pour armer les batteries de côtes et l'intérêt croissant de la Marine pour la défense des ports sont autant de raisons qui rendent bien nécessaire ce dialogue<sup>481</sup>. Un an après la crise de Fachoda, le commandant en chef de l'escadre répond donc favorablement à une suggestion ministérielle recommandant un partenariat étroit avec l'artillerie de marine. Susceptible de compléter les avis de l'ingénieur-en-chef embarqué, cet artilleur pourrait

---

<sup>476</sup> Bowen Stilon Mends, *Life of Admiral Sir William Robert Mends G.C.B.*, Londres, John Murray, 1899, p. 119 ; 244 et 253.

<sup>477</sup> DAVELUY, II, p. 378-379.

<sup>478</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...)*, op. cit., vol. 1, p. 243-250.

<sup>479</sup> À titre d'exemple les préparatifs anglo-hollandais avant le bombardement d'Alger de 1816 : C. Northcote Parkinson, *Edward Pellew. Viscount Exmouth. Admiral of the Red*, Londres, 1934, p. 442.

<sup>480</sup> NA Kew, FO 358-3, Amiral Yelverton au général Simmons, 7 août 1877.

<sup>481</sup> E. Boulard, *La défense (...)*; vol.1, p. 259 et suivantes.

servir d'intermédiaire entre l'état-major général de la rue Royale et la Division de l'artillerie<sup>482</sup>. Bien que l'intégration régulière des artilleurs de marine au sein de l'EMG ne se réalise pas, l'idée d'un dialogue fait son chemin. En août 1899, les manoeuvres littorales sont l'occasion d'embarquer des officiers de l'armée de terre et des bigors. Ces derniers échangent alors leurs impressions et leurs pratiques avec leurs homologues de la Marine<sup>483</sup>. Pour l'essentiel toutefois, l'EMG d'une escadre est et demeure l'affaire des marins, une affaire « de famille » donc.

### 3. 5. 1. « Un état-major général constitue une véritable famille<sup>484</sup> »

Les membres de l'état-major d'un navire de ligne, que l'on nomme parfois le « grand » état-major pour le distinguer des maîtres et des officiers mariniens (« le petit état-major »), représentent une courte fraction du personnel embarqué. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'état-major d'un croiseur compte réglementairement 18 personnes dont une dizaine d'officiers. Déployé en 1897 au sein de la 1<sup>ère</sup> division de l'escadre, le cuirassé *Carnot* compte 32 officiers dont le travail est secondé par des sous-officiers et des petits gradés affectés à l'état-major. Sur les bâtiments-écoles et les navires qui portent le guidon d'un chef d'escadre et de division, le capitaine de pavillon, chargé de manoeuvrer le navire, et l'officier général disposent chacun d'un état-major. Dans ses grandes lignes, l'EMG de l'escadre reproduit, mais sur un pied plus modeste, le « haut » état-major d'un navire de ligne. En 1872, l'état-major d'escadre compte seize personnes quand le navire-amiral dispose d'un état-major de vingt-six membres pour commander quelques 800 hommes<sup>485</sup>. En 1876, l'EMG de l'amiral Roze aligne dix officiers. Ce sont dix officiers que dénombre « l'état des navires armés au 31 décembre 1887 ». Sur les navires du chef d'escadre en second, l'état-major est réduit de moitié<sup>486</sup>. Trois décennies plus tard, ces effectifs restent identiques.

L'EMG comporte deux types d'officiers et de cadres assimilés. Le chef-d'état-major, le sous-chef d'état-major (Ss-CEM)<sup>487</sup>, les aides de camp (ADC) comme les officiers d'ordonnance sont, pour la plupart, d'anciens élèves de l'École navale. Tous ont été choisis par le nouveau chef d'escadre, avant que leurs noms ne soient soumis au ministre. Ces officiers subalternes et supérieurs forment les deux-tiers des effectifs de l'EMG. En 1860, l'amiral Le Barbier de Tinan dispose d'un chef d'état-major général, qu'épaulent le chef d'état-major de la division commandée en propre par l'amiral, un aide de camp, enfin un officier d'ordonnance<sup>488</sup>. En 1907-1908, l'amiral Germinet est

<sup>482</sup> Mais il se peut que je sois ici victime d'une illusion, voire d'une belle manoeuvre d'esquive. Après avoir entonné le péan ministériel, l'amiral conclut, patenôtre, qu'il ne peut accueillir un surnuméraire sur le navire-amiral où les officiers doivent avoir chacun un logement, ce qui s'avère impossible. ... si le « bigor » est embarqué. SHD-T-M, 170 C-221, Amiral commandant en chef au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 15 juillet 1899.

<sup>483</sup> *Ibidem*, Le même au même, 31 août 1899.

<sup>484</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. XII

<sup>485</sup> *Annuaire de la Marine*, Décembre 1872, p. 595.

<sup>486</sup> *Ibidem*, Décembre 1887, p. 796.

<sup>487</sup> Constituée à la fin du siècle, cette fonction était initialement assumée par le premier aide de camp ou par le commandant en second de l'escadre.

<sup>488</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 450.

assisté par le commandant (et futur amiral) Lacaze, le CF Daveluy, trois aides de camp. Une poignée d'aspirants enfin, « jouaient les utilités, sans rôle bien défini », mais facilitaient la transmission des signaux<sup>489</sup>. Simplifié, cet organigramme se retrouve sur l'escadre de réserve<sup>490</sup>.

L'EMG compte également une poignée de cadres non combattants que leurs grades et leurs fonctions assimilent à des officiers et les intègrent de plein droit à l'état-major. Au sein de l'EMG, cette « Garde Nationale », pour reprendre une expression dédaigneuse du temps<sup>491</sup>, comptait quatre membres à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>492</sup>.

L'ingénieur d'escadre, — appelé mécanicien principal jusqu'en 1929 —, est chargé des moteurs de l'escadre, mais également des équipes employées aux machines<sup>493</sup>. L'officier supérieur d'administration, qui est le commissaire-général de l'escadre, a la responsabilité des vivres et des fournitures de la flotte. Un officier de santé, le médecin-principal d'escadre ou médecin-chef, supervise le travail des équipes de santé embarquées. Avant la suppression du corps des aumôniers de la Flotte en 1907, les navires-amiraux portent théoriquement un prêtre depuis 1845, dont la présence est fixée par le décret du 5 mars 1864. Membres de droit de l'état-major, assimilés à des capitaines de corvette, les aumôniers supérieurs sont chargés du culte — exclusivement catholique —, dont la pompe militaire est spectaculaire. Ils assistent l'équipage et assurent l'instruction religieuse des mousses qui, provenant des régions littorales, appartiennent presque tous à l'Église romaine<sup>494</sup>.

En temps ordinaire, les officiers assimilés de l'état-major général éclairent le commandement sur des points techniques. Parmi les questions que l'amiral Le Barbier de Tinan soulève ainsi en 1860, le médecin principal d'escadre doit expliquer le nombre étrangement inégal de boulimiques sur les vaisseaux de la flotte. Il s'agit surtout d'épauler le chef d'état-major dans la réalisation du rapport annuel d'inspection. En temps de guerre ou de crise épidémique, le rôle consultatif des médecins et des aumôniers est plus marqué.

Alors que l'efficacité de l'escadre peut être compromise par le décès ou l'hospitalisation de quelques centaines de gabiers et de canonniers, les avis du Dr. Marroin sont écoutés avec la plus grande attention par les amiraux Hamelin et Bruat<sup>495</sup>. Aux heures les plus difficiles, l'aumônier

---

<sup>489</sup> DAVELUY, I, p. 41.

<sup>490</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-34, Ministère de la Marine au VA de Cuverville, 31 août 1895.

<sup>491</sup> DAVELUY, I, p. 190 ; *ibidem*, II, p. 434.

<sup>492</sup> Sur les documents officiels, les personnels non combattants de l'EMG sont souvent mentionnés après les aides de camps, mais jamais avant les aspirants. Mais cette disposition, qui répond partiellement aux considérations d'assimilation des grades, n'est pas systématique, L'état de la flotte en 1872 place l'aumônier et l'ingénieur d'escadre immédiatement après le commandant en chef et son chef d'EM.  
« État au 15 décembre 1872 des divisions navales et des stations locales des colonies », *Annuaire de la Marine*, Décembre 1872, p. 595.

<sup>493</sup> É. Schérer, *Les uniformes des officiers de marine (...)*, *op.cit.*, p 24-25.

<sup>494</sup> F. Chasseriau, *Précis historique de la marine française (...)*, t. 1, p. 180 ; É. Scherer, *Les uniformes des officiers de marine (...)*, *op. cit.*, p. 69-70 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/historique\\_aumoniers.pdf](http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/historique_aumoniers.pdf).

<sup>495</sup> Dr A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. X-XV.

supérieur donne de sa personne, mobilise ses confrères pour entourer les malades et les mourants des secours spirituels de l'Église<sup>496</sup>.

À l'exception de l'inspection générale, qui est un terrible coup de feu annuel, le travail au sein de l'État-major est plaisant. Les corvées sont essentiellement remplies par les officiers de l'état-major du navire, les logements sont confortables, la nourriture de première qualité, les réceptions et fêtes assez nombreuses. Sans être des officiers mondains, les chefs d'état-major et leurs seconds doivent tenir leur rang en société et savoir conduire un entretien avec un diplomate, un amiral britannique et un pacha. De l'avis général, les relations sont bonnes pour ne pas dire familiales au sein d'un EMG d'escadre. Les conditions de travail comme la loyauté que l'EMG porte à son chef servent naturellement à apaiser les tensions que supposent le partage des rôles et les moments difficiles<sup>497</sup>.

### 3. 5. 2. Le premier cercle de l'état-major de l'escadre

Au sein de l'EMG, trois hommes tiennent une place déterminante : son chef d'état-major, le sous-chef d'état-major, enfin le premier aide de camp.

Dans son tableau (comique) des figures navales, « anciennes et modernes », Sahib s'est aimablement moqué des chefs d'état-major des escadres de son temps qu'il dépeint sous les traits d'officiers mondains, bons valseurs, habiles à sentir le vent politique et fort dédaigneux des routines et corvées ordinaires<sup>498</sup>. A tort, le propos donne à penser que les marins d'état-major et les officiers supérieurs sur les vaisseaux forment deux mondes distincts alors que le passage en état-major est une étape nécessaire, et bien ordinaire, avant de recevoir le commandement d'un navire. Injuste et convenue, cette charge rappelle, *mutatis mutandis*, les propos des « officiers du front » sur les officiers d'état-major ... avant que les promotions, les besoins du commandement comme les hasards de la guerre ne mènent les premiers à rejoindre les quartiers-généraux où ils comprennent enfin la nécessité comme l'art délicat du travail d'état-major.

Le chef d'état-major de l'escadre occupe un poste complexe, exigeant du tact, puisqu'il est l'interlocuteur régulier des commandants de l'escadre et doit, sans les compromettre, enregistrer leurs doléances et leur dire (tout bas) ce que leur chef pense tout haut. Il lui faut avoir un esprit de synthèse développé afin de traduire en ordres clairs et précis la pensée de l'amiral, mais être également un fin tacticien afin d'inspirer des thèmes de manoeuvre et de veiller à leur bonne exécution. Le CEM est, en outre, chargé de veiller à la bonne tenue générale des hommes et des bâtiments de la force navale. Si l'amiral vient à décéder en mer, ce qui survient le 15 novembre 1855 quand Bruat décède du choléra, son adjoint, le CV Jurien de La Gravière, est enfin amené à assumer l'intérim<sup>499</sup>. Exigeant une connaissance intime de la marche d'une escadre et des

<sup>496</sup> F. Chasseriau, *Précis historique de la marine française*, (...), *op. cit.*, t. 2, p. 180 ; É. Scherer, *Les uniformes* (...), *op. cit.*, p. 69.

<sup>497</sup> DAVELUY, II, p. 383.

<sup>498</sup> Sahib, *La Marine. Croquis Humoristiques. Marins & Navires* (...), *op. cit.*, p. 42.

<sup>499</sup> G. Benoit-Guyod, *Bruat* (...), *op. cit.*, p. 250-284.

manoeuvres des navires de ligne, les fonctions de CEM sont confiées soit à des capitaines de vaisseau aguerris, soit à des contre-amiraux nouvellement promus. Tous connaissent bien les rouages des administrations parisiennes. Le passage préalable dans les commissions spécialisées, les services techniques et les écoles d'application — l'école des torpilles de Boyardville par ex. — est presque toujours attesté. Cette position éminente et ces grandes responsabilités font bien naturellement du CEM de la première escadre nationale un officier promis aux étoiles. Comme l'extrême centralisation des ordres et des dossiers encombre vite son quotidien, le chef d'état-major est moins le conseiller de l'amiral que sa doublure. Les soucis administratifs et toute la charge des corvées protocolaires lui reviennent donc. Si l'on suit ici le témoignage de première main de l'amiral Daveluy, le sous-chef de l'état-major d'escadre, ordinairement un capitaine de frégate, bénéficie de la situation. Initialement chargé d'épauler le CEM, il tend en effet à le remplacer dans les tâches les plus importantes (la préparation des exercices) et les plus protocolaires telles que la direction (administrative) de la Musique de l'Amiral<sup>500</sup>.

Ce partenariat de tous les moments entre le chef d'escadre et ses deux premiers adjoints, le CEM et le ss/CEM, exige une forte estime réciproque et suppose de l'intimité, parfois de l'amitié, sans lesquelles rien ne se devine ou ne se règle en amont. Outre la complicité et l'entente que facilitent une origine provinciale commune, comme les liens de parenté et de cousinage, de longues années de travail, rue Royale, et de communes croisières permettent d'éviter le « tirage » et les chamailleries. En considérant ces partenariats sur sept décennies, les incompatibilités notoires apparaissent bien rares. Le choix par l'amiral de Cuverville du contre-amiral Bienaimé comme premier chef d'état-major surprit leurs contemporains tant leurs tempéraments dissemblables ne présageaient rien de bon<sup>501</sup>. L'intimité des liens cordiaux et professionnels est explicite, en revanche, entre l'amiral Duperré et « le *major* de l'escadre, M. Remquet », qui manifesta, avant et durant l'expédition d'Alger de 1830, « ce zèle éclairé et ce dévouement absolu dont depuis vingt-trois ans, et dans tous les commandements que j'ai exercés (...) soit dans les mers d'Europe, soit dans les mers d'Inde et d'Amérique, il n'a cessé, près de moi, de donner des preuves<sup>502</sup> ». Une grande estime unit également l'amiral La Roncière Le Noury et son cadet, le futur amiral Jean de Fauque de Jonquières (1820-1901) qui, ayant servi sous ses ordres à Terre-Neuve (1858), dans l'Adriatique (1859) puis au Levant (1859-1860), seconde de nouveau son chef, quand ce dernier reçoit le commandement de l'escadre en avril 1875<sup>503</sup>. Un respect mutuel est également attesté entre l'amiral Bouët-Willaumez et le commandant Dompierre d'Hornoy. Ce dernier, que Bouët-Willaumez, alors contre-amiral, avait repéré en mer Noire, le suit en 1855 sur l'escadre du Levant où il remplit durant près de 18 mois les fonctions conjointes de capitaine de pavillon et de chef-d'état-major. Les deux hommes se retrouvent enfin sur le *Bretagne*, le navire amiral de l'escadre

<sup>500</sup> DAVELUY, II, p. 382-383 ; 391.

<sup>501</sup> *Ibidem*, I, p. 195.

<sup>502</sup> Souligné par moi. Vice-Amiral Duperré, « Rapport du Vice-amiral commandant en chef à Son Excellence le ministre de la Marine et des Colonies, 23 juin 1830 », cité par F. Chassériau, *Précis historique* (...) *op. cit.*, p. 417.

<sup>503</sup> Commandant La Roncière Le Noury à sa fille, 15 février 1858, LA RONCIÈRE, I, p. 114-115 ; Le même à la même, 23 juillet 1858, *ibid.*, p. 137-149 ; Le même à la la même, 7 décembre 1859, *ibid.*, p. 214 ; É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 207-209 ; art. « Jonquières (Jean-Philippe-Ernest de Fauque de) (1820-1901) », TAILLEMITE, p. 263-264.

d'évolutions, où le commandant d'Hornoy est de nouveau CEM<sup>504</sup>. Bien avant d'atteindre les étoiles, ce dernier devait entretenir avec le commandant Courbet les mêmes ressorts de complicité professionnelle et amicale, avant de l'appeler à ses côtés en 1877<sup>505</sup>. À l'extrême-fin du siècle, l'amiral Gervais, d'un commerce très agréable il est vrai, mais exigeant, et son adjoint, le commandant Merleau-Ponty, ne pouvaient se passer l'un de l'autre. Ce dernier n'avait-il pas suivi le premier dans les mêmes fonctions de CEM à la tête de l'escadre du Nord (1891-1892) et de l'escadre de réserve de la Méditerranée (1894-1895), avant de redevenir le CEM de l'escadre pendant les grandes manoeuvres des années 1900-1902<sup>506</sup> ? Leurs successeurs, l'amiral Cavelier de Cuverville et son second chef d'état-major, le contre-amiral de Penfentenyo de Kervéréguen, partagent une égale perception de la discipline, et sont, l'un comme l'autre, de vieille noblesse bretonne. Ce sont enfin deux catholiques « renforcés », ce qui n'est certes pas rien au tout début du siècle, quand l'anticléricalisme devient doctrine de l'État<sup>507</sup>. À la veille du redressement naval de la France (1908-1911), l'amiral Germinet prend avec lui comme sous-chef d'état-major un officier qui le seconde de longue date, le commandant Daveluy. Prenant Lacaze comme CEM, Germinet nomme capitaine de pavillon le commandant La Croix de Castries dont il espère accélérer l'avancement, compromis, à ses dires, par les doctrinaires de la « Jeune École »<sup>508</sup>.

À défaut d'une ancienne amitié, l'estime professionnelle tient lieu de ciment pour fonder le partenariat du chef d'escadre et ses plus proches subordonnés. La biographie de l'amiral Bourgois, qui fut un temps le CEM de l'amiral Bouët-Willaumez, ne laisse pas deviner d'intimité particulière entre eux, mais il est vraisemblable que les qualités techniques et administratives de Bourgois furent remarquées par son futur chef durant la campagne de la mer Noire puis en 1859 dans l'Adriatique<sup>509</sup>. Les biographies des amiraux Fournier et Dupetit-Thouars ne permettent pas de voir entre eux des relations amicales avant 1886, quand le second prit la tête de la préfecture de Toulon. En poste durant deux ans, ce dernier semble avoir alors découvert les hautes qualités techniques et navales du CV Fournier, qui avait commandé le *Trident* en essais (1888) puis en escadre (1889)<sup>510</sup>. Une fois promu à la tête de l'escadre en 1888, Dupetit-Thouars choisit donc en pleine connaissance de cause le commandant Fournier pour remplacer son premier chef d'état-major, le commandant de Maigret, quand ce dernier fut appelé à rejoindre la maison militaire du président de la République<sup>511</sup>. Quand ils n'ont pas un capitaine de vaisseau ou un « jeune » contre-amiral en vue pour les seconder, les nouveaux chefs d'escadre prennent enfin langue avec leurs prédécesseurs

<sup>504</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 93.

<sup>505</sup> *Ibidem*, p. 95 et 97.

<sup>506</sup> DAVELUY, I, p. 195 ; art. « Merleaux-Ponty (Joseph-Henri) (1849-1902) », TAILLEMITE, p. 366.

<sup>507</sup> DAVELUY, I, p. 195.

<sup>508</sup> *Ibidem*, II, p. 378.

<sup>509</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 115-124.

<sup>510</sup> *Ibidem*, p.184-185 ; P. Brière, *Le vice-amiral E. Fournier (...)*, *op. cit.*, p. 118-119.

<sup>511</sup> J. de la Faye, *Une famille de marins (...)*, *op. cit.* p. 290 ; P. Brière, *Le vice-amiral Fournier (...)*, *op. cit.*, p. 117-118 ; art. « Fournier (François-Ernest) (1842-1934) », TAILLEMITE, p. 193.

pour avoir une idée de « leur » CEM et de ses habitudes de travail. Ce dernier passait donc souvent d'un pacha à l'autre. Le bon sens commandait, en effet, de reprendre un chef-d'état-major aguerri, loyal et prêt à faciliter les premiers temps en escadre de son nouveau chef. Succédant à Dompierre d'Hornoy en novembre 1878, l'amiral Cloué eut l'intelligence de garder comme CEM, le commandant Courbet qu'il promut contre-amiral en prenant la tête de la rue Royale en septembre 1880<sup>512</sup>. Connaissant bien cet officier, qui avait servi sous ses ordres en Cochinchine, le VA Roze prit également soin de garder le CA de Fauque de Jonquières dont l'amiral de La Roncière Le Noury avait fait son CEM en prenant en 1875 le commandement de l'escadre.

#### 4. L'industrialisation réduit les équipages et bouscule les hiérarchies professionnelles

Constitués selon des règles anciennes issues des exigences tactiques de la navigation à voile, les équipages des escadres métropolitaines sont profondément transformés, passé 1860, par les innovations techniques accélérées qui affectent la marche, les communications intérieure et l'armement d'un navire. Le premier effet de l'industrialisation des forces navales est numérique. La disparition progressive de la voilure, la motorisation de certaines tâches accablantes, le moindre nombre enfin de pièces d'artillerie entraînent la réduction des effectifs. Les gabiers comme les canonnières sont les spécialités les plus directement touchées par ces réductions. Sur une frégate cuirassée, qui tient la place tactique et stratégique des vaisseaux au début des années 1860, « 500 à 750 hommes suffisent à la marche » du bâtiment, « quand il en fallait de 1000 à 1 100 sur un trois ponts. Avec 300 matelots, les corvettes se montrent encore moins exigeantes<sup>513</sup> ». Malgré l'augmentation considérable des calibres, l'emploi de rails et de crémaillères pour orienter les pièces et les mécanismes de chargement hydrauliques puis électriques permettent également de réduire le personnel canonnier. Sur les anciens vaisseaux à voiles et les navires de ligne convertis, constate en 1868 un médecin de l'escadre, « on ne comptait pas moins de 220 hommes pour une batterie selon le rang, presque toujours massés du même bord, tandis qu'aujourd'hui ce nombre se trouve soit réduit au chiffre maximum de 180 à 200 hommes, répartis sur une étendue relativement bien supérieure<sup>514</sup> ». En trois décennies, les effectifs ordinaires de l'escadre ont été réduits de 2/3. Au milieu de la décennie 1880, l'escadre d'évolutions aligne un effectif moyen de 2 500 hommes contre 7 000 quarante ans auparavant<sup>515</sup>. À ce processus, les autorités navales opposent une certaine force d'inertie, l'emploi des inscrits maritimes issus de la pêche encourageant le maintien des gros bataillons des matelots du pont, vrais manoeuvres et hommes à tout faire du navire. Réduisant les personnels, la transformation énergétique et technique de l'escadre y généralise les métiers de l'âge industriel. Aux chauffeurs, graisseurs et mécaniciens, qui sont devenus des figures habituelles dès le

<sup>512</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 107.

<sup>513</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine (...)*, *op. cit.*, I, p. 99.

<sup>514</sup> M. De Capdeville, *Des secours à donner aux blessés pendant le combat à bord des bâtiments de guerre*, thèse de médecine, Montpellier, 1868, p.10.

<sup>515</sup> Dr J. Moursou, « De la fièvre typhoïde à bord des navires de la marine de l'Etat particulièrement dans les pays chauds », *Archives de Médecine Navale*, Février 1885, t. 48, p. 92-93.



milieu du siècle, s'ajoutent les scaphandriers, les torpilleurs-électriciens, les électriciens et les télégraphistes. L'industrialisation bouscule enfin l'organisation du travail comme l'ancienne hiérarchie des spécialités. Très marqués également sur la marine marchande, ces changements se manifestent autant par le déclin de certains métiers (gabiers) ou leur développement (mécaniciens) que par un processus de reconversions opportunistes dont les calfats et les timoniers sont ainsi bénéficiaires<sup>516</sup>. Ces mutations ne sont nullement paisibles tant au sein des états-majors que sur le gaillard d'avant.

#### 4. 1. Les anciennes lignes de clivage professionnelles s'estompent lentement

Tout au long du siècle, l'état-major d'un navire de ligne est composé de deux groupes bien distincts. Les officiers du pont ou officiers navigants forment, au sens strict, le commandement du navire. Seuls les officiers de marine sont chargés de diriger la manoeuvre, seuls ils surveillent la marche du bâtiment, et ce sont d'eux seuls que les maîtres de manoeuvre (« boscos »), de timonerie comme les chefs d'équipe des gabiers ou le maître calfat du navire reçoivent leurs ordres. Théoriquement, ce sont d'eux, et d'eux seuls, que les personnels des machines reçoivent enfin les instructions relatives à la vitesse du navire. Ce sont également eux qui, passés par les écoles de spécialité, commandent à terre les compagnies de débarquement, surveillent l'entraînement des canonnières et des torpilleurs, coordonnent enfin les tirs d'artillerie et de torpilles.

Si les officiers de marine forment le premier cercle hiérarchique d'un état-major, ce dernier comprend aussi de droit des officiers « assimilés » non-combattants — le commissaire du navire, le médecin principal, l'officier mécanicien. Cette insertion est réglementairement déterminée au commencement du siècle. L'aumônier embarqué — exclusivement un prêtre de l'Église catholique romaine — est, de droit, compté parmi les membres de l'état-major avec lesquels le *padre* déjeune et dîne<sup>517</sup>. Parachevant la réévaluation de la profession médicale, l'ordonnance du 17 juillet 1835 assimile les grades des officiers de santé, jusque là tenus pour des employés de la Marine, à ceux des officiers de la flotte. Au milieu du siècle, quelque chose de l'ancien dédain pour les médecins ou les commissaires demeure parfois dans les écrits des officiers de marine. La Landelle, qui aimait beaucoup les chirurgiens embarqués, ne tarit pas d'éloges sur eux, mais ne les tient pas pour d'authentiques marins. Les commissaires ne trouvent pas grâce en revanche à ses yeux<sup>518</sup>. Inévitables dans une société militaire vieille de trois siècles, fière de ses traditions, réelles ou inventées, ces dédains et ces clivages civilo-militaires s'estompent toutefois. Au fil des longues croisières qui les mènent d'une mer à l'autre, parfois des mois durant, bien des commissaires, des médecins et des aumôniers finissent par acquérir une réputation de gens de mer, voire de braves, frémissant d'aise à l'annonce d'une descente ou d'une frappe et toujours prêts à en découper. Quand elle se fait discrète, cette familiarité des choses de la mer nourrit naturellement de longues et

<sup>516</sup> Nicolas Cochard, « Les bouchons gras dans la ville. Les personnels des machines à vapeur au Havre au XIX<sup>e</sup> siècle », *Les Annales de Normandie*, 2011, 1, p. 155-179. Plus particulièrement les pages 158 et 165.

<sup>517</sup> J. Martinant de Préneuf, *Les officiers de marine (...)*, *op. cit.*, p. 344.

<sup>518</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer (...)*, *op. cit.*, p. 193-216.

durables amitiés avec les commandants et les officiers de marine de leur âge. En témoignent ainsi les dédicaces des thèses de médecine et de pharmacie. Venant de la marine marchande, et de ce fait largement imperméable à bien des préjugés du Grand Corps, le LV Paul-Émile Lafontaine trouve ainsi le commissaire du *Seignelay*, parti de Toulon en 1875, un homme de bon sens, fort agréable et d'une parfaite intégrité. Ses propos sur le médecin-major, dont il admire à juste titre le bon sens et les aptitudes naturalistes, sont de la même eau<sup>519</sup>. Le major et le *padre* disposent, en outre, d'une situation particulière sur un navire puisque leur autorité, jamais disciplinaire, ne peut s'exercer que pour faire le bien ou prévenir le mal. Confidents et consolateurs voués de l'équipage, les médecins comme les aumôniers apprennent les rumeurs de l'équipage et divers potins qui leur sont confiés dans une « langue du pays », souvent le breton, parfois le basque ou le provençal. Bien connu des ethnologues contemporains, leur rôle de médiation est déjà bien reconnu et apprécié au XIX<sup>e</sup> siècle. Au sein même de l'état-major, les médecins assument aussi les mêmes missions officieuses d'apaisement et de régulation<sup>520</sup>. L'assimilation des officiers mécaniciens au sein des états-majors bute, en revanche, sur de fortes résistances tant ces experts des « mécaniques » marines et du système thermique menacent les prérogatives du Grand Corps et bousculent leurs visions des hiérarchies maritimes et militaires.

À l'instar de ce qui se produit dans la marine marchande, la reconnaissance professionnelle et navale des mécaniciens en chef a été une affaire délicate, avant que leur intégration n'entre dans les règlements et dans les moeurs<sup>521</sup>. Publié en 1862, deux ans après une décisive réforme, *Le Tableau de la Mer* de Guillaume de La Landelle dresse un portrait cruel de ces spécialistes dont il fait les petits maîtres de la cale et des bonimenteurs sans éducation. Comme les premières promotions des officiers mécaniciens sont issues des premiers maîtres mécaniciens de la flotte, le propos vise naturellement des hommes dont les origines sociales, assez modestes, et surtout les compétences techniques indisposent le Grand Corps. Au commencement des années 1840, en effet, le savoir théorique et pratique d'un bordache sur la propulsion thermique est insuffisant pour lui permettre de dominer les diverses branches de la filière vapeur que maîtrisent en revanche les officiers du Génie Maritime et les techniciens promus par décision ministérielle<sup>522</sup>. Dédaigneux, le tableau à charge bien connu de La Landelle masque les traits communs que le nouveau corps assimilé partage avec les officiers de santé : la prévalence des origines maritimes et littorales, un ancrage professionnel familial, le poids du mérite ou des examens dans la réussite personnelle. La grande majorité (85 %) des 46 officiers mécaniciens entrés au service entre 1860 et 1871, dont Michèle Battesti étudia les dossiers, sont en effet d'anciens élèves des Écoles des Arts et Métiers d'Aix, de Chalons, et d'Angers. Jamais inférieures à trois années, leurs études sont, en outre, précédées d'une année d'apprentissage et d'un concours. Les mécaniciens sont donc une véritable

<sup>519</sup> P. -É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, *op. cit.*, p. 48-49, 65, 160, 168.

<sup>520</sup> R. Merle, *Le jour (...)*, *op. cit.*, p. 267-270 ; Serge Dufoulon, *Les Gars de la Marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998, p. 126, 167, 176, 178-179, 205-206.

<sup>521</sup> Pour une comparaison des marines marchande et militaire on reprendra le propos et l'appareil bibliographique d'un récent article de Xavier Daumalin et d'Olivier Raveux : Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « Autour de l'explosion du navire à vapeur l'*Industrie* dans le port de Marseille », *Artefact*, 11, 2019, p. 19-38 et particulièrement les pages 28-36. Nous remercions Olivier Raveux pour nous avoir signalé et communiqué cet article.

<sup>522</sup> BATESTI, I, p. 364 ; p. 366 n. 6 et 7 et p. 367 n. 3.

élite professionnelle, d'autant plus agaçante aux yeux des anciens bordaches qu'elle donne à ces « hommes nouveaux » de la Marine un pouvoir sur la conduite du navire que les ingénieurs maritimes n'ont jamais exercé<sup>523</sup>. Pourtant leur insertion, voulue par les autorités politiques et navales, vient lentement à bout des préjugés et de l'inquiétude. Outre l'estime que leur portent quelques officiers supérieurs et généraux respectés, comme l'amiral Pâris, les mécaniciens n'ont-ils pas indirectement bénéficié des catastrophes comme des accidents les plus graves, tels l'explosion d'une chaudière ou le dégagement brutal de la vapeur ? Travaillant à fond de cale, les mécaniciens sont alors les cadres les plus exposés à la mort comme aux mutilations, honneur redoutable qu'ils partagent avec les ingénieurs maritimes puisque ces derniers participent aux essais à la mer. Rien ici ne permet toutefois de signaler l'inversion des stéréotypes ou leur métamorphose. Même inséré dans l'état-major dont ils assimilent les codes et les habitudes, le corps des officiers-mécaniciens subit, pendant plusieurs décennies, la macule de ses origines industrielles. Le rappellent ainsi le blocage d'une carrière à laquelle les étoiles sont initialement interdites, des vexations uniformologiques, enfin l'inégalité des systèmes de calcul de pension. À la fin du siècle, l'assimilation des grades supérieurs puis généraux (1889-1905) facilite l'intégration des mécaniciens auxquels la qualité de corps combattant est enfin reconnue en 1900, ce dont témoigne le port du sabre et des épaulettes<sup>524</sup>. La politisation des affaires navales renouvelle alors les préjugés dont ils sont les victimes, les officiers navigants les plus conservateurs voyant en eux les fourriers du combisme et des primaires sans savoir vivre, dont la culture littéraire est bien mince.

#### 4. 2. L'évanouissement des anciennes hiérarchies de la « vieille » marine à bois et à voile

À l'époque moderne, la Marine dote ses bâtiments de spécialistes chargés, pour les uns, de la bonne marche du navire et de la manœuvre des armes et, pour les autres, de l'entretien du bâtiment, de ses matériels et des personnels. Les maîtres comme les ouvriers embarqués au début de la décennie 1840 exercent encore les métiers que dénombraient les rôles des navires un siècle auparavant, employant les mêmes outils que leurs anciens et les maniant de la même manière. Leur rôle reste aussi important qu'il l'était 50 voire 100 ans auparavant. La marche d'un bâtiment de l'escadre Baudin dépend essentiellement des gabiers et des timoniers. Les premiers se chargent des voiles et de la mâture, quand les seconds s'occupent des signaux, sont chargés du gouvernail et veillent à la correction de la marche du navire. Comme par le passé, l'entretien d'un navire de ligne repose, à la mer, sur une douzaine de maîtres spécialisés, secondés par leurs équipes. Les voiliers, les charpentiers, les calfats, les tonneliers, les cordiers, mais également les maçons, les serruriers, les ferblantiers et les forgerons travaillent à l'entretien du navire et de ses matériels — tonneaux, mâts, coffres, armes<sup>525</sup>. Nourrir les hommes, gérer et distribuer les vivres et les matériels sont répartis entre trois métiers : les coqs, auxquels la préparation et la cuisson des aliments est confiée ; les caliers, chargés de manipuler les caisses, les tonneaux, les sacs et de répartir les charges ; les

<sup>523</sup> A. Guettier, *Histoire des écoles impériales d'Arts et Métiers*, Paris, s. e., 1865, p. 77; 87-88.

<sup>524</sup> DAVELUY, II, p. 434 ; É. Scherer, *Les uniformes des officiers (...)*, op. cit., p. 24-25, 210.

<sup>525</sup> SHD-T-M,2 A 2, État numérique des ouvriers de toute profession que l'escadre peut mettre à la disposition du port (de Toulon), 7 mars 1848.

commis et leurs agents enfin, qui surveillent la distribution des vivres. Enfin, les capacités militaires du bâtiment de l'État sont entre les mains des armuriers, chargés d'entretenir la mousqueterie, et des canoniers. À la différence de la *Navy* qui leur confie la police de l'équipage, et le service d'une partie des pièces, les navires de guerre français n'emploient pas à bord les personnels de l'infanterie ou de l'artillerie de marine. Voués aux expéditions coloniales comme à la sécurité des arsenaux, les marsouins comme les bigors sont et demeurent des militaires qui, ponctuellement, participent aux opérations amphibies, ainsi à Mogador en 1844. Embarqués sur des navires de guerre, leur contribution nautique est toujours secondaire et ponctuelle, se limitant, généralement, aux grandes corvées.

Au-delà des spécialités, anciennes et nouvelles, chaque métier marin porte un capital de reconnaissance socio-professionnelle. Les surnoms, les plaisanteries proverbiales, les usages enfin disent le rang comme la considération que lui portent les autres professions. Si les calfats sont loués pour leur calme, mais tenus pour médiocrement intelligents, les gabiers comme les timoniers se considèrent, avec les charpentiers, comme l'aristocratie du navire et des équipages. Jusqu'à la fin du siècle, les officiers qui embarquèrent sur les derniers bâtiments authentiquement mixtes comme sur les voiliers-écoles de la Marine héritèrent de ce train de propos séculaires. Admis à l'École navale en 1878, l'amiral Schwerer embarque deux années plus tard sur l'escadre volante de l'Atlantique composée de navires à propulsion mixte dont le « roi du bord était le gabier ». Tandis que le « gabier et le calier avaient une certaine considération pour le timonier, parce qu'il était en général plus instruit et qu'il vivait plus près des officiers (...) le canonier, dont les engins étaient alors fort simples, n'avait aucun prestige. On déclarait que, pour être canonier, il suffisait d'être grand, fort et bête<sup>526</sup> ». Tous ces propos sont toutefois l'écho d'une culture navale en voie de disparition et sont le reliquat répétitif d'anciennes hiérarchies, balayées ou transformées par l'industrialisation.

### 4. 3. Spécialités nouvelles et reconversions opportunes

Perceptible dès la Restauration, quand émergent de nouveaux spécialistes, tels les chaîniers, l'impact socio-professionnel des transformations énergétiques et technologiques devient notable au milieu du siècle. Sous la monarchie de Juillet et le Second empire, la part croissante des métiers du métal dans les arsenaux (37 % en 1850 à Toulon) est également sensible sur les navires. En trois décennies (1830-1860), tous les navires de guerre portent des équipes de mécaniciens et d'ouvriers-chauffeurs. Venant de l'industrie privée ou des arsenaux, ces hommes forment une spécialité bien identifiée, parfois moquée pour sa légendaire saleté, mais dont on apprécie le savoir-faire comme la puissance musculaire. Les dangers enfin auxquels ces hommes sont confrontés à fond de cale, comme les maladies pulmonaires qui les accablent sont assez connus pour inspirer le respect<sup>527</sup>.

Après 1880, les marins-torpilleurs et les électriciens ne sont plus cantonnés aux poussières navales — torpilleurs puis sous-marins — où ils avaient vocation à servir. Ils sont désormais

<sup>526</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie (...)*, *op. cit.*, p. 25. Sans doute ici joue le dédain pour les affaires par trop militaires.

<sup>527</sup> D. Brisou, « Vapeur et navires de guerre », dans *Marine et Technique (...)*, *op. cit.*, p. 175.

appelés sur les grandes unités où leurs compétences sont devenues nécessaires. Comme dans la marine marchande, une certaine polyvalence au sein d'une même branche — machines, électricité — permet aux spécialistes de ces nouvelles branches de passer d'un poste à l'autre sans grande difficulté. La mutation des systèmes énergétiques et des matériels navals ne passe pas par la disparition systématique des spécialités anciennes. Le plus souvent, les métiers s'adaptent et poursuivent leurs missions et leurs travaux avec des outils nouveaux. Sans abandonner leurs anciens savoir-faire, les timoniers utilisent l'électrification des communications puis l'introduction de la TSF pour élargir leur rôle traditionnel dans la signalisation et la transmission des ordres.

Ici rien de bien original ni de singulier. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'industrie mécanique et minière nationale emploie les savoir-faire et l'inventivité des menuisiers et des tonneliers. À la fin du siècle, l'industrie automobile mobilise les talents des tapissiers et des bourreliers, mais également des carrossiers et des bronziers pour aménager l'intérieur du véhicule, façonner la carrosserie et fondre les pièces les plus complexes du moteur. Dans une certaine mesure, le développement de la spécialité de plongeur-scaphandrier résulte également d'une reconversion, mais sans promotion socio-professionnelle.

#### **4. 3. 1. Être scaphandrier : un champ de reconversion ou d'emploi pour les mécaniciens et les calfats (années 1860-1880 env.)**

Dans les décennies 1860 et 1870, la mise en service des scaphandres — les « pieds-lourds » — donne une seconde vie à la très ancienne spécialité du calfatage. La capacité musculaire et la résistance pulmonaire sont et demeurent, il est vrai, les principaux critères de la sélection des plongeurs-scaphandriers. Les accidents de décompression comme la dureté du travail dans des profondeurs alors jugées très importantes (- 15 /20 m.) amènent les médecins comme les commandants à chercher les perles rares au sein des spécialités et des groupes notoirement connus pour leur endurance et leur force physique. Des poumons comme des soufflets de forge et une musculature d'athlète de foire ne suffisent pas toutefois. Disposant d'un scaphandre bien entretenu, la canonnière *Jaguar* de la station de la Tunisie ne l'emploie pas, faute de personnels qualifiés. Venant presque tous de l'Inscription maritime, les marins du bord sont des matelots endurants et solides, mais leur compréhension du danger et de l'appareil n'est pas affinée par leur expérience de pêcheurs, d'autant moins que les marins français ne pratiquent pas la pêche au scaphandre à la différence de leurs pairs grecs et crétois.

« Une expérience a été faite », rappelle le rapport d'inspection du 20 août 1883, mais « ayant failli amené une catastrophe, le capitaine a suspendu l'exercice du scaphandre. Attendant le voisinage d'un bâtiment possédant des scaphandriers pour exercer ses hommes, cette opportunité ne s'est pas présentée de toute la campagne<sup>528</sup> ».

Ayant une large pratique des machines et un sens affiné de leurs dangers, les personnels mécaniciens fournissent à la Marine ses nouveaux spécialistes. En 1878, le rapport d'inspection du *Richelieu*, signale parmi les scaphandriers des ouvriers chauffeurs « employés à ces travaux » et qui

<sup>528</sup> *Ibidem*, CA Conte, Revue d'inspection du *Jaguar*, 20 août 1883.

« s'en acquittent bien ». Sur la *Savoie*, ce sont également les personnels des machines, connus pour leur robustesse, qui servent de vivier pour les « pieds de plomb<sup>529</sup> ». Un quart de siècle plus tard, le rapport de l'Inspection Générale de l'escadre d'évolutions admet l'utilité de sélectionner des mécaniciens, mais recommande de choisir les « pieds lourds » chargés de travailler dans les profondeurs alors maximales (15-20 mètres) parmi les « hommes encore habitués aux travaux rudes comme les manoeuvres et les matelots de pont ou les calfats<sup>530</sup> ». Si les mécaniciens ont bien les compétences techniques et la force, il leur manque un sens marin et sans doute, pense l'amiral Fournier, doit-on les cantonner aux tâches simples et peu dangereuses de nettoyage et de contrôle à profondeur moyenne, d'autant plus que les primes sont devenues modestes. Sans surprise, le rapport désigne les calfats comme les personnels ayant toutes les qualités professionnelles et les aptitudes physiques pour travailler en eau profonde<sup>531</sup>. Depuis un quart de siècle, les calfats fournissent en effet un contingent régulier de plongeurs-scaphandriers.

Chargés depuis le Moyen-âge de la réparation des coques comme de leur nettoyage, ces hommes sont les plus qualifiés pour surveiller de la partie immergée des coques métalliques ou doublées de cuivre. Avant, et bien après l'introduction des scaphandres, une partie du nettoyage et de la vérification des oeuvres vives était menée en apnée par les calfats les plus jeunes, dont tout donne à penser que la majorité était issue du Midi. En septembre 1878, le commandant de la *Gauloise*, un cuirassé de premier rang, dénombre trois-quartiers-mâîtres calfats parmi les sept scaphandriers de son bâtiment ayant participé au nettoyage de la carène de la *Gauloise* et de la *Couronne*. Cinq années plus tard, le rapport d'inspection du croiseur *Infernet*, détaché au Levant, signale avec satisfaction le travail de nettoyage mené par les plongeurs-scaphandriers dont l'un d'entre eux est « le maître calfat (...) très exercé<sup>532</sup> ». Disposant également d'un scaphandre, l'avis le *Hussard*, un des stationnaires déployés en Tunisie, le confie à des « plongeurs-calfats », qui nettoient également la carène de ce petit bâtiment en travaillant en apnée<sup>533</sup>.

#### 4. 3. 2. Les gabiers : une profession désormais inutile ?

*A contrario*, certains corps de métiers — les voiliers, les charpentiers de marine — perdent leur ancienne importance sans disparaître toutefois, les filières des produits ligneux et végétaux se maintenant jusqu'au tournant du siècle dans quelques niches, telles que la fabrication des avirons, le cloisonnage des parois et l'entretien des ponts.

La marginalisation puis la disparition de la propulsion éolienne entraînent également la réduction du nombre des gabiers et le déclin de cette spécialité, alors qu'elle demeure essentielle,

<sup>529</sup> SHD-V-M, BB 8-1004 1, *La Savoie*, « Formulaire de la revue d'Inspection 1878 », p. 18; *Ibidem*, *Le Richelieu*, « Formulaire rempli de la revue d'inspection générale, 1878 », p. 18.

<sup>530</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Amiral Fourrier, Rapport de l'Inspection générale de 1900, 29 septembre 1900.

<sup>531</sup> *Ibidem*.

<sup>532</sup> SHD-V-M, BB 8-2466, CA Conte, Revue d'Inspection générale, *Infernet*, armé à Cherbourg, 3 juillet 1882, 19 octobre 1883.

<sup>533</sup> *Ibidem*, Le même, Revue d'Inspection générale, *Hussard*, armé à Cherbourg, le 20 juin 1883, 10 octobre 1883.

jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, sur les *windjammers* des mers du Sud<sup>534</sup>. Ce déclin est certes encore peu sensible dans les années 1870, quand le transport des troupes vers les colonies lointaines comme les croisières ultra-marines sont encore assumés par des navires mixtes, marchant beaucoup sous voile. En Méditerranée, particulièrement au Levant, la conservation du gréement pour économiser le charbon conditionne également l'embarquement des mangeurs de haubans jusqu'à la fin des années 1870. Sur le *Duguay-Trouin*, un croiseur de construction mixte, bois-métal, détaché de Cherbourg au Levant en 1882, 42 gabiers brevetés et non brevetés composent le tiers des matelots spécialisés.

Les chefs d'escadre admettent toutefois le déclin inévitable de cette propulsion hybride tant sont mauvaises la manoeuvrabilité comme la vitesse — à peine 3 noeuds — des nouvelles unités quand elles naviguent à la voile seule<sup>535</sup>. Passé 1885, les chefs des forces métropolitaines ont bien compris que les gabiers de l'ancien temps, tels que les écoles flottantes les dressent encore, ont perdu leur ancienne raison d'être. Sur des navires qui sont désormais des centrales électriques et thermiques, le gabier souvent issu de l'Inscription maritime et sans grande instruction, n'est-il pas même un poids mort ? Reste le besoin de solides gaillards, ayant le pied marin, qui seuls sont assez habiles pour installer et relever les filets pare-torpille, pour manoeuvrer les canots et les différentes embarcations. En outre, des hommes solidement bâtis et menés à la dure sur les navires pêcheurs ne peuvent manquer d'être — c'est là l'objectif capital — de bons gradés de la manoeuvre.

#### 4.3.3. Toujours des « petits » et des humbles

Si le passage d'un système énergétique à un autre modifie l'importance respective des spécialités traditionnelles, l'industrialisation des forces navales ne compromet pas l'ancienne ligne de séparation entre les marins spécialistes et ceux qui, sans qualification ni spécialité, sont de simples manoeuvres. Ainsi parmi « les gens des vivres », désignation officielle lourde de sens, les « distributeurs » et les « agents de service » sont-ils au service des caliers, des magasiniers et des commis. Représentant un bon tiers des marins non gradés, les « matelots du pont » apportent leur docilité et leur force aux manoeuvres comme aux corvées de nettoyage et de charbonnage. Dans la salle des machines enfin, qui emploie un tiers des personnels non gradés d'un cuirassé à la fin du siècle, les mécaniciens, les maîtres chauffeurs et les chauffeurs brevetés commandent une légion de matelots sans qualification qui viennent de l'Inscription maritime. Une poignée de marins africains, appelés matelots ou « laptots » selon la terminologie locale, sont également signalés sur les cuirassés de la Grande Guerre où ils apportent dans la salle des machines des cuirassés leur endurance thermique et leur expérience de la chauffe acquise sur les stationnaires des colonies ou sur des navires marchands.

Le commandement tient la question de cette force de manoeuvre peu qualifiée pour embarrassante. Alors que les capitaines des grands voiliers du commerce, par un effort constant de rationalisation et d'améliorations techniques, maximalisent les gains de productivité par la

<sup>534</sup> J. -L. Lenhof, « Le travail et la vie (...) », art. cité, p. 68-72.

<sup>535</sup> *Ibidem*.

polyactivité de leurs hommes, la marine nationale continue d'embarquer des personnels qui, peu ou pas spécialisés, ne font pas grand-chose, mais qu'il faut encadrer, occuper et dont il faut satisfaire l'appétit et soigner les plaies<sup>536</sup>. Appréciant certes la docilité des inscrits maritimes et leur utilité lors du charbonnage, le VA Humann reconnaît, à la fin du siècle, les faibles services que la plupart d'entre eux peuvent rendre dans les branches désormais les plus essentielles que sont l'électricité et la torpillerie. Ces sureffectifs sont toutefois une conséquence inévitable de l'Inscription maritime dont on sait qu'elle n'est pas un vivier de spécialistes ou d'ouvriers d'industrie, mais un réservoir de gens de mer et surtout de marins-pêcheurs. L'industrialisation des forces amène également certains métiers à la prolétarianisation, par leur disqualification professionnelle et salariale. Au tournant du siècle, cette marginalisation touche les chauffeurs et les scaphandriers.

Dans les premiers temps de la vapeur, les chauffeurs étaient des hommes choisis avec soin, apportant souvent un capital de savoir-faire acquis à terre dans les usines et dans les mines. La manière dont on alimente les foyers, la connaissance exacte des charbons, l'observation des déchets sont autant de connaissances précieuses, épargnant ici les machines et permettant là de gagner un noeud ou de réduire la consommation. L'amélioration du rendement des machines et des chaudières fait lentement perdre à cette spécialité sa singularité. Souvent bienveillants, les jugements sur les personnels de la chauffe disent et redisent la dureté du métier, la « docilité » des chauffeurs, leur robustesse enfin. Sans renoncer à la coercition, le commandement entrevoit la voie méritocratique afin de professionnaliser ce groupe et de renforcer le capital social de ce très dur métier. Dans son rapport d'inspection du 12 octobre 1876, le commandant en chef de l'escadre annonce avoir ordonné des exercices de chauffage à l'aide de briquettes en bois et, « pour exciter le zèle des chauffeurs », suggère de leur donner « une marque distinctive » puisque cette spécialité est la seule qui « ne se distingue en rien extérieurement des matelots de pont<sup>537</sup> ». Deux années plus tard, le VA Albert de Dompierre d'Hornoy revient sur cette question et déplore « la pleine décadence » d'une profession. « Forcé d'en recruter un grand nombre pour remplir les effectifs », le commandement les prend partout où on les trouve, « pourvu qu'ils satisfassent que bien que mal aux épreuves prescrites ». Là encore, le rapport d'inspection générale recommande de réduire le nombre des ouvriers chauffeurs, mieux choisis, et de constituer une compagnie de chauffeurs, placés, comme les ouvriers, sous la direction des mécaniciens, mais « exclusivement affectés aux travaux des machines<sup>538</sup> ». Analysant ce rapport dans une note à l'intention du ministre, le CA Henri-Edme Marie Martineau de Chesnez incrimine la médiocrité des premières sélections sur les bâtiments centraux de la Réserve. Pour obtenir un personnel de chauffe mieux qualifié, cet officier général suggère d'attirer le plus grand nombre possible d'ouvriers des arsenaux et de préparer les chauffeurs par une formation préliminaire en constituant dans les ports de guerre des écoles pratiques de chauffe<sup>539</sup>. En d'autres termes, constituer une spécialité reconnue. À la fin du siècle, la question des

<sup>536</sup> Jean-Louis Lenhof, « Voile ou vapeur : le travail et la vie à bord des cargos français à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (18820-1920) », *Revue d'Histoire Maritime*, 5, 2006, p. 76-77.

<sup>537</sup> SHD-V-M, BB 8-1004 <sup>1</sup>. Revue d'inspection générale, 12 octobre 1876.

<sup>538</sup> *Ibidem*, Revue d'Inspection générale, 24 octobre 1878.

<sup>539</sup> *Ibidem*, CA Henri Martineau des Chesnez, Directeur du Personnel, 30 décembre 1878.



personnels « de la chauffe » n'est pas réglée, puisque les rapports d'inspection de la fin du siècle reprennent les mêmes conseils : améliorer la ration<sup>540</sup>, développer les grades pour « fournir un débouché à cette spécialité<sup>541</sup> ». Reprenant la proposition du commandant Daniel, le VA Humann propose de créer pour les chauffeurs les plus méritants le grade de deuxième maître chauffeur et de leur confier la chefferie des feux, fonction détenue par le second maître mécanicien<sup>542</sup>.

Toute différente apparemment se présente, à la même époque, la question de la spécialité de scaphandrier. Recrutés initialement parmi les calfats et les mécaniciens-chauffeurs les plus solides, les scaphandriers s'imposent comme un groupe d'experts qualifiés, capables d'opérer à des profondeurs importantes. Au début du siècle, la valeur réelle des plongeurs en grande profondeur (au-delà de 15 mètres) décline sous l'effet de mesures maladroites telles que la réduction de la prime de la première descente et l'uniformisation des rémunérations quelle que soit la profondeur des descentes. Les meilleurs éléments se retirent donc de cette profession dont nul n'ignore les dangers. La comparaison avec la spécialité des chauffeurs est ici évidente : un groupe mal rétribué, exerçant un métier dangereux, sans voie de promotion, attirant peu d'hommes qualifiés. Devant ce déclin, le commandement propose de scinder les « chaussures de plomb » en deux groupes. Les mécaniciens disposant d'un certificat d'aptitude s'en tiendraient aux travaux communs — visite des prises d'eau et des hélices —, conduits à faible et moyenne profondeur. Les meilleurs plongeurs seraient, en revanche, recrutés parmi les « hommes encore habitués aux travaux rudes : manoeuvres, charpentiers-calfats, matelots de pont », que l'on dispenserait du certificat d'aptitude, mais en les payant généreusement en proportionnant la rémunération à la profondeur de la plongée<sup>543</sup> ». Une attraction purement salariale ou mercenaire donc en s'appuyant sur les gros bataillons de l'Inscription maritime et des vieux métiers de la mer.

#### 4. 4. Comprendre et conjurer l'inévitable déclin du sens marin

Le « sens marin », que les rapports nomment également « l'expérience et l'éducation nautiques », désigne l'ensemble des savoirs, des habitudes et des réflexes qui sont acquis durant de longues croisières et sous des cieux très différents. Cette expérience intime de la mer est presque toujours associée à l'ancienne marine à voile, dont les manoeuvres pénibles, exigeantes, parfois meurtrières ont effectivement donné à la marine de Louis-Philippe et de la Deuxième République des officiers marinières et des matelots d'élite. Alors que la seule propulsion vélique est encore banale dans les années qui précèdent la crise d'Orient de 1877-1878, tous l'admettent bien résolue au début de la décennie suivante. Avec la généralisation de la vapeur sur l'escadre, le sens marin

<sup>540</sup> SHD-V-M, BB 4-2260, VA Humann au ministre de la Marine, VA Besnard, 5 octobre 1897.

<sup>541</sup> *Ibidem*, Le même à É. Lockroy, 27 septembre 1898.

<sup>542</sup> *Ibidem*.

<sup>543</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Amiral Fournier au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, Inspection générale de l'escadre, 29 septembre 1900.

peut-il être condamné par la fin prévisible de la marine à voiles<sup>544</sup>? Beaucoup le disent et tentent de prévenir ce déclin par des propositions dont l'exposé seul est un concentré de valeurs et de représentations corporatistes de la Marine.

#### 4. 4. 1. La vapeur affaiblit le sens marin : un lieu commun des rapports d'inspection malmené à la fin du siècle

Après 1860, les rapports d'inspection, qui sont tout autant un instantané de l'état des forces navales qu'une série de propositions, traitent régulièrement du déclin du sens marin. Cette question revient si régulièrement jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle qu'elle semble être un « thème » obligé des rapports d'inspection. Non seulement les officiers bons manoeuvriers sont moins nombreux que par le passé, peut-on lire, mais les petits gradés comme les matelots ayant le sens de la mer et capables de réagir vite et bien se font de plus en plus rares. Parlant, en 1892, de l'Inscription maritime, le CV Melchior écrit : « nous sommes d'une manière générale en voie de perdre certaines qualités qui nous feront cruellement défaut au jour de la lutte<sup>545</sup> ». Le propos de l'inspection générale de 1904 est tout autant pessimiste. La médiocrité des manoeuvres, tant sur les navires de ligne que sur leurs embarcations, frappe alors le président de la commission des spécialités militaires de l'escadre<sup>546</sup>.

Sans surprise, la mutation du système propulsif est la première cause avancée pour expliquer l'affaiblissement de la valeur des personnels. Commandant l'escadre dans les premiers temps de la généralisation de la vapeur, l'amiral Le Barbier de Tinan ne doutait pas que la fin de la navigation à voiles menaçât à long terme sur l'excellence manoeuvrière de l'escadre. La ruine par la vapeur du sens marin des hommes et surtout des officiers est un lieu commun que partagent l'immense majorité de ses contemporains. Formé à l'éprouvante épreuve des circumnavigations, l'amiral Pâris incrimine le dédain paresseux de trop nombreux jeunes officiers qui, négligeant les dures exigences techniques et logistiques de la machine de leurs navires, abandonnent tout le travail aux « bouchons gras ». Pensant, peut-être, aux tâches de transport en Méditerranée occidentale, Pâris se lance même dans une féroce philippique, nourrie peut-être de quelques indignations passées :

« Combien il sera commode de n'avoir seulement pas à regarder la girouette et de se borner à sonner pour dire : *Attelez !* puis d'attendre qu'on vienne dire : Monsieur la voiture est prête ! Et qu'alors il n'y ait plus qu'à indiquer le cap à tenir, comme on dirait à un cocher de suivre une rue ou un boulevard (...). Il n'y a plus qu'à détailler aux passagers les beautés de la rade et celle des vaisseaux (...) qu'à laisser mesurer les

<sup>544</sup> SHD-T-M, 170 C 148 , Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, 7 août 1876 ; SHD-T-M, 170 C 150, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, 24 août 1879.

<sup>545</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV M. Melchior, « Escadre de réserve de la Méditerranée, cuirassé le *Richelieu*, Inspection générale 1892. Rapport sur certaines questions concernant le personnel », 20 août 1892.

<sup>546</sup> SHD-T-M, 170 C-163, Commandant du *Gaulois*, « Inspection générale de 1904. Instruction des spécialités militaires », 5 août 1904.

distances, à modérer ou à accélérer la marche pour s'assurer une nuit tranquille et laisser le navire entre les mains du mécanicien (...)»<sup>547</sup>.

Alors que la voile est désormais cantonnée à la formation des personnels, les rapports de la fin du siècle tiennent le recours de plus en plus rare à la propulsion vélique pour la ruine du sens marin. « Seules les manoeuvres à voiles donnent aux hommes et aux officiers ce coup d'oeil, cette promptitude de décision, cet esprit d'initiative, ce tact et ce savoir-faire dans le commandement que ne donneront jamais d'autres exercices... » écrit, en 1892, le CV Melchior (1844-1908). Cette thèse banale hante également le tableau des forces navales étrangères<sup>548</sup>. Dressant le tableau de la marine grecque, le 20 novembre 1881, le capitaine de Martray ramène d'Athènes et du Pirée, où il a brièvement séjourné, un tableau critique des forces navales helléniques. Bien que venues du commerce et de la pêche, les recrues ne valent pas leurs anciens : « La marine à vapeur », conclut-il, « est en train de tuer la race des navigateurs d'autrefois »<sup>549</sup>. À la fin du siècle, la thèse du déclin du sens marin s'enrichit, toutefois, d'autres explications que la seule disparition de la navigation à la voile. Toutes les forces navales européennes et non-européennes cantonnent, désormais, la pratique de la voile aux premières années de la formation de leurs personnels et, particulièrement, de leurs officiers. Or certaines marines anciennes et nouvelles — le Royaume-Uni, les États-Unis, le Japon, l'Allemagne — savent amariner les équipages et leurs états-majors, tandis que d'autres — l'Italie, la Russie ou l'Autriche-Hongrie — réussissent moins bien. Pourquoi ? Pour quelles raisons, indépendamment de la fin de la voile, les personnels de la Marine perdent-ils la connaissance pratique des choses de la mer qu'avaient leurs anciens ? La thèse de la vapeur « navalicide » ne suffit plus à tout expliquer et tout critiquer. D'autres raisons sont inévitablement avancées, non sans justesse. « Nous marchons sur notre erre », met en garde le VA Humann en octobre 1897, avant d'incriminer la réduction des stations ultra-marines et la « suppression des voyages de transports à destination de nos diverses colonies » qui, sous le Second empire et dans les commencements de la Troisième République, étaient d'utiles écoles d'application<sup>550</sup>. Plusieurs officiers généraux et supérieurs avancent enfin des causes plus ordinaires : la modestie des entraînements de l'escadre, la routine des croisières estivales, manifeste dans les années 1890, la gestion frileuse enfin des réserves de charbon.

#### 4. 4. 2. Comment maintenir l'excellence de la « vieille marine » ?

Comme les chefs de la Marine n'ont cessé de voir dans la navigation sous voile le moyen le plus efficace d'entretenir le sens marin de tous les personnels, la première solution avancée est de

<sup>547</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. 414.

<sup>548</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV M. Melchior, « Escadre de réserve de la Méditerranée, cuirassé *Le Richelieu*, Inspection générale 1892. Rapport sur certaines questions concernant le personnel », 20 août 1892.

<sup>549</sup> SHD-V-T, 7 N-1349, Capitaine de Martray, au ministre de la Guerre, EMG, 2<sup>e</sup> Bureau, 20 novembre 1881.

<sup>550</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, Vice-amiral Humann, Rapport sur l'escadre de réserve de la Méditerranée occidentale et du Levant, 5 octobre 1897.

maintenir, en service opérationnel, le plus grand nombre de voiliers purs et de mixtes. Examinant, à la fin de juillet 1853, le meilleur type de bâtiment à déployer au Levant, le VA Hamelin recommande l'envoi de voiliers, soit des corvettes soit des bricks, qui, non seulement, ont fière allure, mais lui semblent une excellente école pour former les officiers. La guerre de Crimée réduit cette solution pragmatique en précipitant la conversion des navires de guerre à la vapeur, impérativement décidée en 1857. Alors que la propulsion mixte est vouée à disparaître dans les eaux européennes, le gouvernement impérial reporte l'apprentissage de la voile aux premières années de la vie navale. Cet effort de formation est entrepris pour les officiers en priorité.

Si le *Borda* est une école flottante immobile, les exercices sur les corvettes d'application attachées à l'École navale, apportent une formation pratique dans les eaux bretonnes<sup>551</sup>. Créée en 1864 et presque continuellement maintenue par la suite, une école d'application flottante appelée à des courses lointaines dans l'Atlantique et la Méditerranée complète l'expérience acquise sur les corvettes. Dotées de machines auxiliaires et servies par des dizaines de matelots et de gabiers de premier ordre, ces frégates d'application — *Jean-Bart*, *Renommée*, *Iphigénie*, *Duguay-Trouin* — sont d'abord, et avant tout, des voiliers, avant que le remplacement du *Duguay-Trouin* par la *Jeanne-d'Arc* n'interrompe en 1912 cette filière de la voile. Pour conserver ce vivier de gabiers qu'elle juge seuls capables de faire face à toutes les situations, la Royale entretient également des navires-écoles spéciales qui ont été fondées au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : l'école des mousses (1855) — *Bretagne III* en 1894 — et ses annexes. Lancée en 1887 et conservée jusqu'en 1914, la *Melpomène*, l'école des gabiers, est la dernière frégate à voiles de la Marine<sup>552</sup>. Cette trame d'écoles flottantes remplit-elle sa mission ? Les critiques, dont la trace scripturaire est banalement plus visible que les témoignages de satisfaction, soulignent l'insuffisance des premières années de formation. L'expérience de la mer acquise sur l'*Iphigénie* durant une courte année de croisière, entrecoupée d'escales, est, écrit-on, rapidement gommée par la routine de la navigation en escadre. La *Melpomène*, l'école des gabiers, est rudement étrillée dans un rapport de 1892 qui souligne l'insuffisante durée des exercices et « l'ignorance profondément regrettable » des officiers marinières<sup>553</sup>.

Utiles certes pour former les marins *more majorum*, les navires écoles et les écoles d'application flottantes apparaissent comme une première étape en vue de rebâtir une profonde expérience maritime. Des structures pérennes sont également nécessaires afin d'entretenir cet esprit d'initiative dont la vieille marine aurait été la matrice. La mobilisation de croiseurs-écoles comme le détachement des officiers les plus prometteurs sur les théâtres maritimes les plus éprouvants — ainsi Terre Neuve — sont autant de solutions envisagées pour affiner leur excellence manoeuvrière. Frappé par la brièveté des croisières de l'escadre d'évolutions, mais également par la réduction de moitié du temps de service moyen à la mer d'un lieutenant de vaisseau, un essayiste naval suggère d'enlever officiellement au corps de bataille des missions d'entraînement qu'il n'assume plus.

<sup>551</sup> <http://forummarine.forumactif.com/t8357-les-navires-ecoles-francais-du-xix-e-a-nos-jours-en-photos>

<sup>552</sup> <http://forummarine.forumactif.com/t8357-les-navires-ecoles-francais-du-xix-e-a-nos-jours-en-photos>

<sup>553</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV M. Melchior, « Escadre de réserve de la Méditerranée, cuirassé le *Richelieu*, Inspection générale 1892. Rapport sur certaines questions concernant le personnel », 20 août 1892.

Parallèlement, la Marine formerait une escadre légère de six voiliers. Prenant modèle sur le *Training squadron* constitué par le Premier Lord de l'Amirauté Hugh Childers (1868-1871)<sup>554</sup>, cette division, « à laquelle nous ferions parcourir toutes les mers du globe », servirait à maintenir le sens marin des jeunes officiers avant leur passage en état-major. Surentraînés, les lieutenants de vaisseau de cette division d'application rendraient à la France ces marins d'excellence qu'avaient produits les campagnes ultra-marines comme la vieille escadre d'évolutions de Lalande et de Baudin<sup>555</sup>. Pour assurer le développement des mêmes qualités d'endurance et d'initiative chez les matelots, la même solution est avancée par plusieurs officiers. Ayant beaucoup navigué outre mer, le CV Melchior, commandant le *Richelieu* dans l'escadre de réserve, propose en 1892 de doter chaque chef d'escadre (Brest, Évolutions et Réserve) d'une école flottante d'application sur le modèle de la frégate *Galathée/Galatée*, l'ancienne annexe du navire-école des mousses, dont la condamnation, en 1892, lui semblait un tort. « Seules les manœuvres à voiles donnent aux hommes et aux officiers ce coup d'œil, cette promptitude de décision, cet esprit d'initiative, ce tact et ce savoir-faire dans le commandement, que ne donneront jamais d'autres exercices exigeant plus de science, mais fort peu de ces qualités professionnelles qui font le véritable homme de mer<sup>556</sup> ». En déployant trois navires semblables, la rue Royale donnerait aux chefs d'escadre « d'excellentes écoles préparatoires pour tous nos hommes et pour le recrutement de nos spécialités en particulier<sup>557</sup> ». Poursuivant, le CV Melchior avance d'autres bénéfices que ce premier tri. Les marins en excédent ou inaptes aux écoles de spécialité — c'est-à-dire trop peu instruits ou parlant mal le français — « resteraient matelots de pont et c'est sur ces *Galathées* qu'on puiserait pour remplir les vides à bord des bâtiments armés, de toute catégorie, par ancienneté d'embarquement à bord<sup>558</sup> ». Il s'agirait donc de faire d'une pierre deux coups : amariner les matelots et constituer une réserve. Alors que les matelots détachés sur les cuirassés de l'escadre de réserve manquent de pratique et naviguent peu, les hommes formés sur ces frégates formeraient une élite rompue aux plus dures manoeuvres, au canotage, et fourniraient des gabiers dégrossis à la *Melpomène*. Quatre années plus tard, le VA Gervais suit les mêmes lignes en soutenant le travail mené sur l'École flottante des gabiers, qui est utile pour dégrossir les marins, alors même que cette spécialité « n'a plus sa raison d'être<sup>559</sup> ». En 1897, enfin, le VA Humann propose, pour développer la force des apprentis et les amariner, d'adjoindre à l'escadre un navire annexe muni d'une mâture. Une fois réarmé, l'avisotransport *Romanche*, alors dans le port de Toulon, servirait également à maintenir chez les jeunes officiers un sens pratique qu'ils risquent de perdre en servant exclusivement en escadre<sup>560</sup>.

<sup>554</sup> Sir J. H. Briggs, *Naval administration 1827 to 1892. The experience of 65 years*, 1897, p. 173.

<sup>555</sup> Anon., « La Marine et son budget... », art. cité, p. 19.

<sup>556</sup> <http://www.netmarine.net/bat/smarins/galatee/ancien.htm>

<sup>557</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV Melchior, « Escadre de réserve de la Méditerranée, cuirassé le *Richelieu*, Inspection générale 1892. Rapport sur certaines questions concernant le personnel », 20 août 1892.

<sup>558</sup> *Ibidem*.

<sup>559</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-35, VA Gervais, Octobre 1896.

<sup>560</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, VA Humann, C<sup>mt</sup> l'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant, 5 octobre 1897.

L'échec de ces propositions mène les plus réalistes à préconiser d'autres solutions moins ambitieuses. Ainsi le canotage, mais également les exercices de gymnastique et l'escrime sont-ils décrits comme autant d'occasions d'assouplir et d'endurcir les personnels, « alors que les occasions de faire au cours du service des exercices un peu violents deviennent de plus en plus rares<sup>561</sup> ». Fin observateur, le second du *Cécille* voit dans ces jeux sportifs une habile manière de retrouver l'ancienne cordialité existant entre les marins et les officiers du début du siècle, telle que la retracent les « auteurs <sup>562</sup> ». Les réalisations s'avèrent plus incertaines pour ne pas dire décevantes sous l'effet des rotations et de la routine. Sur tous les navires de l'escadre, les prévôts d'armes formés à Lorient oublient très vite leur savoir en participant au « service général du bord » et ainsi perdent la main<sup>563</sup>.

## **5. Les stations locales sur les côtes françaises et nord-africaines : se montrer, interroger, surveiller**

Sur les côtes nationales et coloniales de la Méditerranée française, la Marine entretient de petites divisions dont les missions, initialement liées aux intérêts halieutiques, sont de souveraineté et de police. Dotées de moyens militaires réduits, voire insignifiants, ces divisions relèvent d'autorités distinctes. Le long des côtes métropolitaines et corses, les patrouilleurs sont placés sous la direction du préfet maritime de Toulon, tandis que les autorités navales de la station d'Algérie déterminent les croisières le long des côtes algéro-tunisiennes. À la fin du siècle, plusieurs éléments militent en faveur d'un renforcement considérable des moyens navals déployés en Corse comme en Afrique du Nord afin d'y mener des opérations de harcèlement contre les lignes logistiques et les escadres italiennes ou britanniques. Cette ambition, développée par certains thuriféraires de la Jeune École et qui s'exprime durant les tensions franco-italiennes de 1886-1887, ne dépasse pas néanmoins le stade du projet.

### **5. 1. Des missions de police des pêches et de souveraineté**

Les intérêts halieutiques métropolitains, corses et nord-africains de la France relèvent de patrouilleurs dédiés à ces fonctions ou de croiseurs des stations locales appelés à remplir une mission de garde-pêches. Outre ses droits dans les eaux algériennes que la conquête a consolidés, la France dispose de prérogatives halieutiques au nord de la Régence. Ayant acquis, en octobre 1832, le droit exclusif de la pêche au corail dans les eaux septentrionales de la Régence, la puissance protectrice déploie des patrouilleurs autour de Tabarka pour y surveiller l'activité des corailleurs italiens dont un grand nombre travaillent sous patente<sup>564</sup>. Conservant à la France ses anciens droits

<sup>561</sup> *Ibidem*, Escadre du Nord, Inspection générale de 1901. Rapport d'ensemble, 10 octobre 1901.

<sup>562</sup> *Ibidem*, CV Boisse au commandant du *Cécille*, 15 août 1892.

<sup>563</sup> *Ibidem*, Escadre du Nord, Inspection générale de 1901. Rapport d'ensemble, 10 octobre 1901.

<sup>564</sup> Direction générale des Travaux Publics, *Les travaux publics du protectorat français en Tunisie*, Tunis, J. Picard, 1900, p. 217-218 ; H. Vermeren, « Être corailleur en Algérie (...) », art. cité, p. 35-54.

de pêche, le protectorat sur la Tunisie libère toutefois la Marine de ses obligations anciennes, désormais assurées par les unités de la Direction générale des Travaux publics.

### 5. 1. 1. La surveillance des pêches sur les côtes méridionales et nord-africaines

D'une certaine importance sur les côtes bretonnes et normandes, les moyens de surveillance de la pêche sont réduits en Méditerranée occidentale. La principale raison en est la modestie des enjeux halieutiques autant dans les eaux méridionales que nord-africaines. La pêche provençale, corse et languedocienne est majoritairement artisanale — exclusivement en Corse — et s'éloigne rarement du littoral. Le « gros » des prises se trouve en effet localisé sur le trait de côte puisque « la déclivité rapide des fonds côtiers place à une faible distance de la terre les fonds de pêche méditerranéens accessibles au travail des engins qui ne sauraient fonctionner utilement dans de plus grandes profondeurs<sup>565</sup> ». Outre les espèces consommées par les particuliers, la sardine comme l'anchois, deux ressources essentielles de la conserverie, constituent « la base des récoltes qui assurent la vie de nos pêcheurs<sup>566</sup> ». Ponctuellement toutefois, les activités halieutiques présentent un certain intérêt. Avant l'invention du corail artificiel, la pêche au corail rouge comme au corail blanc représente un enjeu d'une certaine importance économique. Tandis que le Second empire est l'âge d'or de cette activité, dont Bône et La Calle sont les centres, plusieurs facteurs, locaux, nationaux et commerciaux, contribuent à l'effacement de cette pêche corallienne qui se concentre dans les eaux côtières siciliennes. Outre le corail, les éponges, que pêchent les Tunisiens, sont également une source fiscale d'une certaine importance et de revenus pour les maisons françaises commercialisant ces produits<sup>567</sup>.

Ordinairement, un navire suffit à la surveillance des pêches sur les côtes méridionales. Ainsi le *Rôdeur* remplit-il cette mission dans les eaux languedociennes et provençales en 1858- 1859. C'est également un seul navire de petit tonnage, le *Daim*, un aviso à roues, qui assure, en 1871-1872, le service du « Littoral Sud de la France ». À la fin du siècle, quand la Marine est débarrassée de la surveillance des pêches, cette mission est confiée à trois unités aux noms évocateurs : *Brochet*, *Furet* et *Passe-Partout*. Des moyens également modestes sont alloués à la protection des pêches en Afrique du Nord. Sous le Second empire, les garde-pêches sont parfois de petits bâtiments à vapeur, généralement de « vieilles carcasses, arriérées sous tous les rapports », ou des voiliers, afin d'approcher discrètement des zones de pêches hantées surtout par les marins espagnols<sup>568</sup>. Au début de la III<sup>e</sup> République, le *Kléber*, un aviso, assure les campagnes de surveillance, mais remplit aussi des missions de présence. En 1892, c'est un aviso-torpilleur, dont la

<sup>565</sup> SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la Marine Marchande, « Rapport sur (...) la réglementation des pêches maritimes », 14 février 1897, p. 11.

<sup>566</sup> *Ibidem*.

<sup>567</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 418 ; H. Vermeren, « Être corailleur en Algérie (...) », art. cité, p. 48-49.

<sup>568</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 406.

base de soutien est Toulon, qui est chargé de la surveillance des pêches en Algérie<sup>569</sup>. Quatre années plus tard, ce sont deux chaloupes du contre-torpilleur *Couleuvrine* — *Chéloff* et *Seybouse*— qui assurent ce service<sup>570</sup>.

Rythmées par de nombreuses escales dans les ports de pêche, les croisières de ces unités sont surtout printanières et estivales, l'activité des pêches se ralentissant, voire cessant avec la mauvaise saison. Sur les côtes provençales et languedociennes, le croiseur de la station mène un travail de représentation et de renseignement, les escales permettant aux commandants de s'entretenir avec le syndic des gens de mer, des notables et des ecclésiastiques<sup>571</sup>. Embarquant en 1858 sur un modeste garde-pêche des côtes languedociennes, le médecin Charles-Henri de Lespinois, musicien talentueux, met son art à la disposition du curé d'Aigues-Mortes, ravi de lui confier, pour la Fête-Dieu, les « grandes » orgues de l'église Saint-Louis. Pétilant de malice, le journal du major du *Requin* rapporte l'effet de la nouvelle sur la population d'une petite ville pétrie d'une religiosité baroque :

« En véritables filles d'Eve poussées par la curiosité, elles arrivent toutes, et se rangent en cercle autour de moi ; il y en avait de charmantes; hum !! (double sic). Enfin je prie celles qui faisaient le chant de chanter leur partie dans le ton qu'elles prenaient habituellement ; bref !!! j'attrape le ton, à mon signal, on part, l'accompagnement est empoigné par moi à la volée.

Elles trouvent cela joli; l'abbé nage dans le septième ciel ... Quelle rumeur ! Quelle renommée enthousiaste circule dans la ville ! Un officier de marine va faire jouer les orgues et accompagner le mois de Marie !! (...) Et je dois dire qu'il s'établit en cette soirée des intimités qui donnèrent un peu de souci à notre cher commandant, car nous avons un petit équipage, très gentil, assez élégant et en grande partie composé de provençaux (...) ? On dansa presque au jour, et sitôt que le pont fut nettoyé, les pavillons et tous les appareils remis en place, le commandant donna l'ordre d'allumer les feux...<sup>572</sup>».

Les tâches proprement halieutiques de ces croisières ne paraissent pas avoir été toujours créditées d'un grand succès. Les croiseurs restent sept mois par an au port. Peu rapides, ils sont trop rapidement aperçus par les marins se livrant à des pratiques délictueuses<sup>573</sup>. Un quart de siècle plus tard, le tableau — très critique — que dresse le rapport du conseil supérieur de la marine marchande dénonce l'inutilité des patrouilles, trop brèves comme l'emploi injustifié des torpilleurs. Rapides certes, ces unités sont incapables de tenir longtemps la mer et de mener à bien les tâches de surveillance et de renseignements attendues d'un garde-pêche. Sur les côtes languedociennes et provençales, ce sont en revanche deux cordiers, de solides bateaux de pêche normands, que le congrès national de la pêche côtière, réuni à Cette en janvier 1897, suggère alors d'acquérir pour les

<sup>569</sup> *Annuaire de la Marine*, 1892, p. 729.

<sup>570</sup> SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la Marine Marchande, « Rapport sur (...) la réglementation des pêches maritimes », 14 février 1897, p. 17.

<sup>571</sup> Mémoires de Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois (1843-1868), reproduits sur le site Dossiersmarine2 : La Flotte de Napoléon II-Documents-Témoignages : Charles-Henri Bonnescuelle de Lespinois.

<sup>572</sup> *Ibidem*.

<sup>573</sup> H. Lacaze-Duthiers, *Histoire naturelle du corail. Organisation - reproduction - pêche en Algérie - industrie et commerce*, Paris, J. B. Baillière et Fils, 1864, p. 282.



attacher, l'un à Cette et l'autre à Martigues. Une chaloupe à moteur, mouillée à Marseille, devait compléter ce léger système de surveillance. Comme la pêche littorale, toujours diurne, n'exige pas de gros moyens de police en Corse, où 1 224 marins arment 370 bateaux à voiles, le rapport de la marine marchande sur la surveillance des pêches recommande en 1896 de la confier à des torpilleurs, mieux à même de dissuader les chalutiers italiens de laisser traîner leurs filets dans les eaux territoriales corses<sup>574</sup>.

### 5. 1. 2. Participer à la francisation du littoral algérien

Au-delà des missions ordinaires des garde-pêches — s'informer et vérifier les patentes — leur action dans les eaux algériennes revêt une dimension semi-politique dans les années fastes de la pêche au corail (1830-1875 env.). Il s'agit tout d'abord de faire respecter la législation et les mesures fiscales visant à la francisation du secteur de la pêche, dominé à 90 % par les marins italiens. Outre la répression de la pêche sur les bancs interdits comme la vérification des patentes et des matériels, la surveillance des corallines venant d'Italie s'efforce d'entraver la contrebande d'armes sur les confins algéro-tunisiens. Toute cette présence navale rappelle enfin l'hégémonie nationale dans les eaux tunisiennes<sup>575</sup>. Si la protection sanitaire des corailleurs ne fait pas partie des missions des patrouilleurs<sup>576</sup>, les marins italiens, dont beaucoup sont épuisés par des campagnes exténuantes et la tyrannie de leurs patrons, sont librement accueillis à l'hôpital militaire de La Calle, le siège des armateurs corailleurs italo-algériens. Il y a enfin une dimension savante à cette modeste présence navale quand les ministères de l'Instruction Publique et de la Marine, ainsi que le gouvernement général de l'Algérie s'associent pour mieux comprendre la genèse et le développement du corail.

Confiée à un savant malacologue<sup>577</sup>, Henri Lacaze-Duthiers, la mission commence en 1860 et s'achève, quatre années plus tard, avec la publication d'un ouvrage de référence, l'*Histoire naturelle du Corail*, aujourd'hui encore admiré et employé. Outre le concours que lui apporte le CA Baudin, commandant la Marine en Algérie, Henri Lacaze-Duthiers est épaulé par deux marins de la station des pêches algériennes, le maître de manoeuvre Drago et le matelot Lanceplaine. Le premier, connaissant parfaitement ces côtes, lui sert ainsi de mentor et de traducteur quand le naturaliste s'entretient avec les corailleurs presque toujours italiens<sup>578</sup>. Le second veille sur les spécimens récoltés et, pendant plusieurs les croisières, renouvelle l'eau des aquariums et contribue au succès des études<sup>579</sup>. Associé durant trois campagnes estivales aux patrouilles des navires garde-pêches, le

<sup>574</sup> SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la Marine Marchande, « Rapport sur (...) la réglementation des pêches maritimes », 14 février 1897, p.17-18 et 20.

<sup>575</sup> H. Lacaze-Duthiers, *Histoire naturelle du corail*, (...), *op. cit.*, p. 281.

<sup>576</sup> L'idée émerge en revanche à la fin du siècle : SHD-V-M, BB 8-984, Conseil supérieur de la Marine Marchande. « Rapport sur (...) la réglementation des pêches maritimes », 14 février 1897, p. 16.

<sup>577</sup> Zoologue spécialiste des mollusques.

<sup>578</sup> H. Lacaze-Duthiers, *Histoire naturelle du corail* (...), *op. cit.*, p. 33.

<sup>579</sup> *Ibidem*, p. XXIV.

savant recueille sur leurs missions une moisson de détails et de suggestions que l'on peut lire, dispersés, dans son *Histoire naturelle du Corail*. Très frappé par la durée de l'hivernage au port de Bône du navire garde-pêche, Henri Lacaze-Duthiers exprime sans doute les remarques des équipages et de leurs commandants, en suggérant l'acquisition d'un voilier dressé, décoré et gréé comme une coraline napolitaine. En outre de petites péniches, « pouvant se haler à terre pendant les mauvais temps » seraient de parfaites vedettes pour agir « dans les eaux de Bizerte, de La Galite et de la Régence », « dans les eaux de Bougie, de Djidjelli et de Philippeville<sup>580</sup> », « pour la côte d'Oran » enfin, « où la pêche a eu jusqu'ici moins d'importance<sup>581</sup> ». Poursuivant, le naturaliste conclut : « On n'aurait plus à mettre en avant les mauvais abris de la côte, puisque les embarcations pourraient être halées à terre, comme celles des corailleurs eux-mêmes ; elles iraient se retirer dans les petits mouillages, d'où elles arriveraient à l'improviste sur les bancs, sans avoir de direction, comme à l'avance et sans être attendues<sup>582</sup> ». Ponctuelle, mais utile, la collaboration scientifique et navale sur la connaissance du corail nord-africain est reprise, sur une échelle moindre, par l'un des officiers de la station, le LV Cavelier de Cuverville qui donne, en 1875, une grosse étude sur la question. Marin très instruit qui s'illustrera les années suivantes dans le domaine de la grosse artillerie, Cavelier de Cuverville rend compte dans ce travail des données engrangées sur le *Kléber*, pendant les campagnes de 1873 et de 1874. À l'*Histoire naturelle du Corail* qui lui sert de socle savant, l'officier associe des remarques et des anecdotes prises à d'autres sources et ses propres observations<sup>583</sup>.

## 5. 2. Le « service de l'Algérie » (1830-1860 env.) : une importante ligne postale

Jusqu'au début des années 1850, toutes les unités légères déployées en Méditerranée assument peu ou prou des fonctions postales et logistiques. Pour une large part, ce travail forme le gros des missions de deux stations, dotées de gros moyens mécaniques et humains : la station de l'Algérie et la Correspondance d'Italie.

Constituée peu après la conquête, la station de l'Algérie assume non seulement les communications entre les différents points du littoral occupés par les forces françaises, mais assure également les relations entre la métropole et Alger. Outre ses missions proprement postales, ce service contribue aux entreprises militaires, facilite la relève comme l'acheminement des troupes entre la métropole et les ports algériens<sup>584</sup>. Sous la monarchie de Juillet, les corvettes à roues sont mobilisées en priorité sur la ligne algérienne où la régularité (théorique) des vapeurs est un atout

<sup>580</sup> Aujourd'hui Béjaïa, Dellys et Skikda.

<sup>581</sup> H. Lacaze-Duthiers, *Histoire naturelle du corail (...)*, *op. cit.*, p. 282.

<sup>582</sup> *Ibidem*.

<sup>583</sup> LV Cavelier de Cuverville, « La pêche du corail sur les côtes de l'Algérie », *Revue Maritime et coloniale*, t. 45, 1875, p. 404-443. Plus particulièrement, les pages 435-436 et n. 1 p. 435 et n. 1 p. 436.

<sup>584</sup> Une source intéressante, mais inexploitée dans ce travail, se trouve à Vincennes dans le fonds Manuscrit de la Marine. Il s'agit du journal du LV Alexis Louis Pallu-Duparc pour les années 1836-1838. Second du *Fulton* et commandant le *Vautour* au début de la conquête, il mena de nombreuses navettes pour le compte de l'Armée. Cf. SHD-V-M, MS 304, Journal particulier du LV Alexis Louis Pallu-Duparc pour les années 1836-1838.

précieux. En 1850, le service de l'Algérie dispose de deux frégates, de deux corvettes et de quatre avisos tandis que le service postal entre la France et l'Italie, « la correspondance d'Italie » aligne huit avisos à vapeur<sup>585</sup>. L'année suivante, huit unités à vapeur — deux frégates, deux corvettes et quatre avisos — sont affectées au « service de l'Algérie<sup>586</sup> ». Pour lourdes qu'elles soient, ces fonctions logistiques, que la Marine assume pour le compte de la Guerre et de l'administration coloniale, sont une forme d'école pratique de la propulsion à vapeur. Les commandant ces paquebots, qui sont tous des officiers subalternes et de très jeunes officiers supérieurs, acquièrent un savoir pratique très étendu des contraintes énergétiques et mécaniques de la navigation à la vapeur. Passionné par cette branche des arts mécaniques, l'amiral Pâris perfectionne ses connaissances sur cette ligne de l'Algérie et y gagne une réputation méritée de mécanicien éprouvé<sup>587</sup>. La décennie 1853-1860 est l'âge d'or du service de l'Algérie, dont l'activité est rythmée par l'expédition de Crimée, la guerre d'Italie et l'expédition du Liban. Malgré l'usure et le vieillissement des matériels, les moyens demeurent donc importants. En 1853, le service de l'Algérie aligne neuf bâtiments. En 1858, la rue Royale dénombre un transport et six unités légères à vapeur auxquels est adjoint un chébec (chebeck), « affecté au compte du département de la Guerre<sup>588</sup> ». Connaissant bien le « service du littoral », où il assume un commandement au lendemain de la guerre de Crimée, le commandant Souville hésite entre l'admiration et la lucidité pour juger ses missions de train maritime. De trop petite dimension pour loger confortablement les voyageurs civils et militaires, les navires à roues étaient des unités vieillissantes, souvent lancées sous la monarchie de Juillet. En outre, leur vitesse ordinaire ne dépassait pas les huit noeuds. Toutefois, leur raison d'être militaire et postale faisait faire à l'État l'économie d'une lourde subvention à une compagnie privée<sup>589</sup>. Ce service monotone permettait enfin d'enranger ces mois de service à la mer utiles pour l'avancement de toutes les carrières.

À la fin des années 1850 toutefois, l'intérêt du service postal de l'Algérie n'est plus celui qu'il représentait deux décennies auparavant, quand la connaissance des machines et des appareils propulsifs ne pouvait s'acquérir qu'à la mer sur des paquebots. En outre, la France dispose désormais de compagnies privées bien établies, qui peuvent espérer tirer des bénéfices en ouvrant des lignes régulières entre la métropole et les ports algériens. Au milieu des années 1860, en confiant aux Messageries Impériales le service postal le long des côtes algériennes, la Marine abandonne sa plus ancienne mission en Algérie où elle maintient une petite division vouée, désormais, aux missions hydrographiques et militaires. Ce sont ces dernières tâches qui forment la raison d'être des stations locales à la fin du siècle, où leurs moyens ne correspondent pas aux ambitions des doctrinaires de la guerre des côtes et de la guérilla maritime.

---

<sup>585</sup> SHD-V-M, BB 5-136, « Notes sur les Armements en 1850 », 11 février 1852.

<sup>586</sup> *Ibidem*, « Note sur les armements de 1851 », 19 décembre 1852.

<sup>587</sup> Sur cette école de la vapeur, cf. G. Barron-Fortier, *Entre tradition (...), op. cit.*, p. 215-225.

<sup>588</sup> SHD-V-M, BB 5-136, « Note sur les Armements de 1858 », 16 novembre 1859.

<sup>589</sup> E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...), op. cit.*, p. 406-413.

### 5. 3. Les stations de défense locale : de piètres moyens sur les côtes nord-africaines

La protection des côtes et des ports de guerre métropolitains et nord-africains contre des frappes adverses exige, au second XIX<sup>e</sup> siècle, des moyens spécifiques dits de « défense locale » ou de « défense mobile ». Suivant une doctrine navale orthodoxe, la Marine refuse en effet, tout au moins avant l'extrême fin de la décennie 1890, de subordonner le corps de bataille à la protection des ports militaires et marchands ou des côtes. Les différences très marquées entre les forces mobilisées en métropole et dans les territoires coloniaux nord-africains imposent de distinguer deux types de divisions.

Mises sur pied sous le Second empire puis organisées sous la III<sup>e</sup> République, les forces dites « de défense locale » des ports de guerre et de commerce comme des territoires côtiers métropolitains, assurent leur protection avancée ou « mobile » contre des raids adverses. La mission de ces unités mobiles de défense est de repérer, d'intercepter ou de harceler les croisières adverses, avant de s'opposer à leurs offensives, amphibies ou non. Ces forces locales s'intègrent dans un dispositif plus important où sont associés, sous l'égide des autorités militaires locales, du préfet maritime et de ses représentants, les moyens du génie et de l'artillerie, les garnisons d'infanterie de ligne, d'infanterie et d'artillerie de marine<sup>590</sup>. La défense navale ou « mobile » est composite. Des garde-côtes cuirassés, des *monitors*, et des navires spécialisés — ainsi le navire-bélier — forment l'ossature des premières flottilles portuaires et côtières sous le Second empire et pendant les premières années de la III<sup>e</sup> république. Les garde-côtes cuirassés demeurent, jusqu'à la fin du siècle, le principal élément de cette défense mobile. Non seulement, leur tirant d'eau limité leur permet d'agir au plus près des côtes, mais leur blindage et leur artillerie lourde leur donnent les moyens de riposter aux feux d'un cuirassé. Assez rapides, certains de ces navires, ainsi le *Bouvines*, ne sont enfin rien d'autre que des cuirassés de poche et sont capables de se joindre à une escadre. Les torpilleurs légers, les croiseurs légers et les contre-torpilleurs sont les autres composantes de ces forces mobiles auxquelles sont agrégés les sous-marins qui, au tout début du XX<sup>e</sup> siècle, agissent dans les eaux brunes

Après 1870, Toulon est le seul port méditerranéen doté d'une force de défense mobile de grande ampleur. Partout ailleurs, les moyens se réduisent à des torpilleurs de petit tonnage, dispersés en outre le long des littoraux languedocien, corse et nord-africain. Quand se dessine en 1886-1887 le risque d'une guerre opposant la France à l'Italie, assistée ou non de l'Allemagne ou du Royaume-Uni, les tenants de la Jeune École plaident en faveur d'un effort important sur les côtes méridionales. Nommé au début de 1886 à la 3<sup>e</sup> section de l'EMG, avant de prendre le commandant de l'école des torpilles de Toulon, le CF Chassériaud (1840-1909) avance, en avril 1886, le projet le plus complet sur la question que l'amiral Aube, alors ministre lit dans le détail et approuve. Dotées d'importantes capacités de ravitaillement et de réparation, deux bases nord-africaines — Mers-el-

<sup>590</sup> SHD-V-M, 7 N 1911, « Avis commun des Inspecteurs permanents de la défense des côtes, au sujet d'une note sur la défense maritime de la Corse, rédigée par M. le capitaine de vaisseau Regnault de Presmenil, commandant de la marine de cette île », 19 novembre 1886.

Kébir et Bizerte — doivent devenir, soutient Chassériaud, les bases principales de flottilles offensives. Profitant de leurs avantages numériques, ces divisions tomberont sur les escadres britanniques ou italiennes en « agissant dans une même direction et détachant sur les points menacés quelques groupes de secours<sup>591</sup> ». Surmontant leurs pertes, les torpilleurs perceraient l'escorte ennemie et déchargeraient leurs torpilles à courte portée. Assez ancien par ailleurs ce schéma tactique sera repris dans plusieurs romans de guerre fiction qui placeront la bataille décisive soit en Méditerranée occidentale soit dans les approches atlantiques du détroit de Gibraltar<sup>592</sup>. Inspirées ou non du « projet Chassériaud », les instructions données en 1887 aux autorités navales en Algérie reprennent certains de ses objectifs. « En prévision d'hostilités entre la France et l'Allemagne et l'Italie réunies », la rue Royale prévoit d'expédier à Bône cinq torpilleurs dont un de haute mer. Se portant au large de la Sardaigne, ces unités devaient couvrir la mobilisation des troupes en Algérie et leur transfert en métropole<sup>593</sup>. Cette disposition relève toutefois plus de la couverture et de la reconnaissance que de l'offensive à proprement parler. Or, l'année précédente, le fougueux Chassériaud proposait la formation de puissantes divisions de torpilleurs au sud comme à l'est de la Corse pour accabler une force navale italienne et l'escadre de Malte. Son étude dotait respectivement Bonifacio et Porto-Vecchio d'une vingtaine de torpilleurs et de trois canonnières. Sur les côtes méridionales, la concentration des torpilleurs devait s'établir sur deux points extrêmes : Toulon et Port-Vendres, jugé nécessaire au contrôle des côtes occidentales espagnoles et du Golfe du Lion. Les moyens numériques projetés sont là encore colossaux puisqu'il s'agit de doter Port-Vendres de vingt unités et Toulon du double<sup>594</sup>. Le port roussillonnais devra naturellement être dotée de magasins et d'ateliers spécialisés. Lecteur attentif et enthousiaste de cette longue étude, où l'on sent l'influence des écrits du prince de Joinville, l'amiral Aube, alors ministre de la Marine, en reprend les conclusions avec quelques nuances ou contre-propositions. Ainsi, avance-t-il l'idée de placer l'escadrille provençale des torpilleurs non pas à Toulon, mais plus à l'est dans la rade de Villefranche. L'idée d'une concentration restreinte aux périodes de tensions semble également le préoccuper.

L'impossibilité matérielle d'un tel projet, les incohérences des priorités stratégiques successives, la modestie des bases d'appui nord-africaines avant le lancement de Bizerte au tout début du siècle eurent raison de ces projets<sup>595</sup>. Ne disposant que de faibles moyens militaires, les stations nord-africaine ne peuvent assumer que des missions de souveraineté. L'année suivant la campagne de la Tunisie, la France met à la disposition du commandement supérieur de la Marine en

---

<sup>591</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, Commandant Chassériaud, *Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée*, 14 avril 1886.

<sup>592</sup> LV Buchard, *Comment la France conquiert l'Angleterre en 1888*, Paris-Limoges, Henri Charles-Lavauzelle, 1891, p. 37-38.

<sup>593</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, « Note sur l'attaque des voies ferrées de l'Italie », pochette manuscrite, pièces diverses, Mai 1887.

<sup>594</sup> *Ibidem*, Commandant Chassériaud, *Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée*, 14 avril 1886.

<sup>595</sup> *Ibidem*.

Tunisie un aviso et deux canonnières, soit un peu moins de 250 hommes, qui, issus pour la plupart de l'Inscription maritime, sont majoritairement des Bretons et des Provençaux<sup>596</sup>. Les premiers stationnaires sont alors des navires récents, dont la Tunisie est le premier déploiement hors de métropole. Faute d'une base et d'une doctrine pérenne, les moyens s'étiolent. En 1892, l'*Hirondelle*, un modeste « croiseur de station de troisième classe » est affecté à la surveillance des côtes tunisiennes, particulièrement sur les confins sud-tunisiens où les luttes opposant les tribus tunisiennes et libyennes sont récurrentes, tout en collectant quelques renseignements hydrographiques ou halieutiques<sup>597</sup>. En 1909, la Division Navale de la Tunisie aligne cinq unités, mais dont la valeur militaire n'est rien moins que nulle. Un article de la *Revue des Deux Mondes* voyait ainsi dans la « station navale de Tunisie de la Belle Époque, une « sorte de Cluny naval, constitué « d'unités hors d'âge » et sans valeur militaire « telles que les canonnières cuirassées *Mitraille*, *Phlégéon*<sup>598</sup>, *Fusée*<sup>599</sup>, le garde-côtes *Tempête*<sup>600</sup>, bon tout au plus, à porter le pavillon à la double étoile<sup>601</sup> ».

## 6. La division ou station navale du Levant : la première station dans les « mers européennes <sup>602</sup>»

Outre les divisions patrouillant dans les eaux métropolitaines et coloniales, la Marine entretient des stations dans les eaux étrangères. Ancien, ce terme de station signifie un territoire maritime et côtier hors des eaux nationales, dont la surveillance, pérenne ou temporaire, est confiée à des unités opérant soit en division, soit agissant seules et prenant alors le nom de stationnaires<sup>603</sup>. À la différence d'une croisière, dont le déploiement itinérant n'excède pas quelques mois, la station est un commandement pérenne ou durant plusieurs années, disposant donc de moyens logistiques locaux et de fournisseurs attirés. Suivant les théâtres maritimes et les périodes, chaque station présente des traits propres. En Méditerranée occidentale, les divisions déployées sur les côtes espagnoles et italiennes sous la monarchie de Juillet sont dotées de moyens importants — croiseurs et vaisseaux — pour répondre aux soucis politiques considérables que posent l'instabilité des deux

<sup>596</sup> SHD-V-M, BB 8-2466, Pochette « Commandement supérieur de la Marine-Tunisie, 1883 ».

<sup>597</sup> J. F. Martin, *Histoire de la Tunisie contemporaine de Ferry à Bourguiba, 1881-1956*, L'Harmattan, 1993, p. 62-64.

<sup>598</sup> *Mitraille* et *Phlégéon* sont de la classe *Achéron*, programmée en 1882. Cf. <https://jorondgj.pagesperso-orange.fr/acheron/canonniere.html>

<sup>599</sup> Contemporaine des deux autres, la canonnière blindée *Fusée* fut construite à Lorient (1882-1885). Cf. Notice « Fusée » dans <http://guy.joly1.free.fr/repertoire-navires-1905-1907.html#lettre%20F>.

<sup>600</sup> Construit au milieu des années 1870 et démoli à la veille de la Grande Guerre. Cf. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Tempête\\_\(1876\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Tempête_(1876)).

<sup>601</sup> Commandant Davin, « Bizerte, arsenal maritime et port marchand », *Revue des Deux Mondes*, t. 26, 1915, p. 441.

<sup>602</sup> Art. « Levant », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 463 ; 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>603</sup> Article « Station », WILLAUMEZ, p. 532 ; art. « Station » et « Stationnaire », BONNEFOUX-PÂRIS, 675-676 ; A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 4-5 ; 230 ; E. Olivier-Jégat, *Océans et marine française en paix (...)*, *op. cit.*, p. 15-16.

péninsules où les intérêts politiques nationaux sont importants. Au Levant, en revanche, la priorité du gouvernement est de suivre les événements et de multiplier les contacts avec les autorités consulaires et locales. Les unités sont ordinairement des bâtiments de second rang — bricks, corvettes, frégates légères, avisos —, qui peuvent multiplier les visites et montrer le pavillon. Sur ces petits croiseurs, les embarras disciplinaires, si l'on excepte les inévitables bagarres avec les équipages des stationnaires étrangers, sont assez limités. Les relations entre l'état-major, formé de jeunes cadres, les officiers marinières et les matelots — moins de 80 hommes sur un aviso de 2<sup>e</sup> classe et moins de 100 sur un aviso de 1<sup>re</sup> — sont cordiales pour ne pas dire familiales. Comme les Méridionaux dominant largement, l'homogénéité régionale doit également avoir contribué à cette bonne entente. Le service est enfin assez agréable ; les croisières nombreuses, sont généralement brèves et les escales nombreuses. Rares en revanche, les entraînements se limitent à quelques tirs réglementaires dans une rade isolée. L'ampleur du district maritime qu'ils surveillent comme la nature de leurs principales missions introduisent quelques différences sensibles entre les stationnaires du Levant, de la Méditerranée centrale et de l'ouest méditerranéen.

La plupart répondent à une situation assez préoccupante pour nécessiter une présence permanente ou des visites répétées. On peut parler ici de station politique comme on parle de consulats politiques pour désigner les agences, tel le consulat de Jérusalem (1843), qui n'ont pas d'autre raison d'être que la surveillance des menées étrangères. En 1833-1834, la reconstitution de la division navale dans les eaux catalanes — la station de Barcelone — est ainsi motivée par la politique anti-carliste de la monarchie de Juillet qui, faisant cause commune avec le gouvernement espagnol, entend intercepter les flux d'armes et de munitions venant d'Italie et de France. Ce sont les mêmes raisons qui motivent alors la création et l'entretien des stations de Gênes et de Livourne d'où partent des armes vers la côte orientale de l'Espagne pour le compte des armées carlistes<sup>604</sup>. Au milieu du siècle, la station de Tunis est liée à la conquête de l'Algérie dont la Régence est une précieuse périphérie. Comme Paris ne veut ni le retour des Ottomans ni les Britanniques prendre le pas sur la France, une présence régulière s'impose<sup>605</sup>. L'existence d'une station « politique » dépend bien sûr du succès ou de l'inutilité des solutions militaires ou politiques apportées à la résolution d'une crise. Ainsi la division de blocus maintenue devant les côtes algéroises et Alger avant 1830 perd-elle sa raison d'être avec la prise de la ville par les forces du maréchal Marmont. Maintenus durant les émeutes de 1842, la station des côtes orientales d'Espagne et celle de Barcelone disparaissent après 1845 avec le retour au calme de ces territoires<sup>606</sup>. Chargée de surveiller les affaires romaines et d'offrir un asile sûr au Saint-Père, la station de Civitavecchia cesse peu après la fin du Second empire, alors même que la défense des États romains conserve bien des partisans au sein de la République des Ducs. Les mêmes règles pragmatiques jouent sous la III<sup>e</sup> République.

<sup>604</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 207-211 ; 218-229.

<sup>605</sup> Cf. La correspondance du LV Dupré (1853) au Ministre de la Marine comme au préfet maritime de Toulon versée dans le fonds SHD-V-M, BB 4- 685.

<sup>606</sup> On se reportera encore à l'étude fondatrice et jamais publiée d'André Rampal : 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 sous la direction de Jean-Louis Miège, soutenue le 14 décembre 1982, Université de Provence, Institut d'Histoire des Pays d'Outer-Mer, Aix-en-Provence, 1982.

Constituée après l'intervention armée européenne pour ramener la paix dans l'île en 1897, la station de Crète permet d'y montrer le pavillon de la France, l'une des grandes puissances interventionnistes, de servir les besoins postaux et politiques consulaires, de conserver enfin un œil sur les activités toujours suspectes des chrétiens crétois oscillant entre l'autonomie et l'*enosis*. Pendant deux décennies, alors même que les Puissances ont évacué leurs dernières troupes, la présence du stationnaire rappelle à la Grèce comme au gouvernement autonome crétois le droit de contrôle européen sur une île dont l'administration est placée sous mandat quadripartite depuis 1898. L'abandon définitif des droits souverains ottomans sur l'île au profit de la Grèce au lendemain des guerres balkaniques (1912-1913) met naturellement fin à cette présence navale, désormais inutile<sup>607</sup>. Banale dans les eaux tropicales, la combinaison de plusieurs missions dans une seule station est assez rare. Au milieu du siècle, le stationnaire du détroit de Gibraltar, dont le théâtre d'action ne dépasse pas les abords de Tanger et de Ceuta, assiste les voiliers en difficulté, traque les prédateurs maritimes des Rifains, montre le pavillon enfin dans une zone politiquement sensible. Entre toutes ces rares stations mixtes, la station du Levant se distingue par l'ampleur de son théâtre, la complexité de ses missions, commerciales mais surtout politiques, l'importance (relative) de ses moyens, le prestige enfin qui enveloppe cette ancienne division navale.

Bien que le Levant « par rapport à l'Océan » signifie « l'étendue de la mer Méditerranée », la station ou division du Levant désigne l'ensemble des bâtiments affectés à l'est de l'archipel maltais<sup>608</sup>. Ce commandement semi-autonome est la principale station qu'entretient la France « dans les mers d'Europe<sup>609</sup> ». Plusieurs indices signalent son importance. La division est maintenue entre 1814 et 1896, hormis de rares interruptions (1848-1851 ; 1871-1874) imposées par des circonstances budgétaires et politiques exceptionnelles<sup>610</sup>. Alors que la station est réduite à une seule unité sous la Deuxième République, l'effort financier exigé au lendemain de la guerre franco-prussienne amène le remplacement de l'ancienne division navale par un croiseur. Le déploiement de la corvette à hélice *Desaix* comme le retour de France du stationnaire de Constantinople, le *Corse*, au tout début de 1873, signalent toutefois la volonté de maintenir une présence ininterrompue vaille que vaille<sup>611</sup>. À l'extrême-fin du siècle, la station ne disparaît pas brutalement, malgré la constitution d'une escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant en 1889. Les années suivantes, des croiseurs sont en effet maintenus à l'est de Malte et placés sous l'autorité d'un officier supérieur<sup>612</sup>. Comme par le passé, les archives de la division, et les précieuses instructions,

<sup>607</sup> P. Louvier, « Les puissances européennes et la crise crétoise (1897-1898) : ingérence armée et sortie de crise (...) », art. cité, p. 239-251.

<sup>608</sup> Art. « Levant », WILLAUMEZ, p. 359.

<sup>609</sup> Art. « Levant », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 463 ; 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>610</sup> Jean de Préneuf date la reconstitution de 1878. Nous pensons, sur la foi des archives BB 4, que ce relèvement est engagé dès la crise d'Orient de 1875. Cf. J. de Préneuf, « Du rival (...) », art. cité, p. 37-38.

<sup>611</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_lecompasseur\\_aim.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lecompasseur_aim.htm)

<sup>612</sup> SHD-V-M, BB 4-1295, CV Bigant au VA commandant en chef l'escadre active de la Méditerranée, 1<sup>er</sup> février 1897 ; De la Rozière, *Historique de la Direction du Levant (1868-1896)*, s.d., s. e., s. p. Document disponible à la bibliothèque du DHD-Vincennes.



passent d'un stationnaire à l'autre, tandis que les rapports des années 1890-1896 parlent toujours du commandement dans le Levant<sup>613</sup>.

La primauté de la station du Levant sur les autres stations dans les eaux européennes et proches tient à l'ampleur de la zone couverte qui s'étend sur tout le bassin oriental de la Méditerranée, à l'est de Malte bien que la surveillance effective de quelques districts — Alexandrie, Constantinople, les bouches du Danube — soit confiée à des stationnaires distincts. La nature comme la complexité des intérêts à défendre en font un commandement semi-autonome des plus estimés. La présence d'une division navale en Méditerranée orientale relève en effet d'une mission de grandeur et d'influence : montrer le pavillon là où les intérêts « moraux » et les clientèles de la France sont notables (Syra, Santorin, Liban) ; épauler les agents consulaires dans un espace de confrontation multipolaire ; soutenir enfin toutes les acteurs de l'influence culturelle nationale, essentiellement éducative et missionnaire. Surtout économiques et diplomatiques avant 1825, les missions de la station prennent un tour humanitaire durant la guerre d'indépendance hellénique (1821-1830). Outre la protection des navires marchands européens, les croiseurs participent alors à des missions d'interposition et d'évacuation au profit des populations musulmanes, des soldats ottomans comme des Grecs. Avérée durant la crise de Syrie de 1840 et dans les derniers temps de l'insurrection crétoise de 1866-1869, cette activité philanthropique ne fait pas disparaître, loin s'en faut, la protection des intérêts économiques et confessionnels. À la Belle Époque, la défense de l'influence nationale prend un tour plus aigu face aux ambitions italiennes, austro-hongroises, allemandes qui s'ajoutent aux rivalités britanniques et russes. Face à ces puissances, mais également face aux résistances ottomanes, la défense des « droits historiques » de la France motive donc l'entretien d'une division éloignée sous les monarchies constitutionnelles et le Second empire<sup>614</sup>. La pérennité de cette force prend alors l'allure d'une doctrine. Dans le contexte de l'Année Terrible, alors même que la situation au Proche-Orient comme en Grèce est calme, la quasi-disparition de la station préoccupe les agents du Quai d'Orsay. Le 27 mai 1871, le ministère des Affaires étrangères ne doute pas de l'amointrissement de l'influence nationale au Levant « où les populations [sont] habituées à mesurer la puissance sur ses manifestations extérieures ». Se faisant l'écho d'autres Cassandre, le consul de France à La Canée, la capitale de la Crète, évoque un lent relèvement du prestige de la France, compromis « aux yeux de populations ignorantes qui ont le culte de la force », moins par sa défaite que par une politique d'abstention navale. L'avis de la rue Royale est plus circonspect. Simple mesure administrative, la suppression de la station du Levant est compensée par la réorganisation de l'escadre et son renforcement, permettant donc le déploiement de croiseurs en Méditerranée Orientale. Si la division disparaît à la fin du siècle pour se fondre au sein de « l'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant », les mêmes raisons concourent à maintenir une présence navale régulière à l'est de Malte. Par la suite, profitant de l'allonge des gros cuirassés, le gouvernement confiera à l'escadre ces missions semi-diplomatiques que la station assumait durant huit décennies (1814-1889/95).

<sup>613</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_olry\\_jean.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_olry_jean.htm).

<sup>614</sup> Cf. Commandant du Béarn, *La Division Navale du Levant*, t. III et t. IV. s.d.

## 6. 1. Un commandement semi-autonome à l'est de Malte

La station ou division dite du Levant est placée sous l'autorité d'un homme, le commandant en chef de la station du Levant, auxquels les croiseurs placés sous son autorité doivent rendre compte des affaires politiques, militaires et consulaires dont ils ont connaissance. C'est également au chef de cette station que les commandants des croiseurs communiquent leurs avis disciplinaires, leurs rapports administratifs et les « pièces de fin d'année » telles que les états numériques des officiers marinières, la liste générale de l'équipage ou l'état des fournitures<sup>615</sup>. Les instructions politiques sont directement données par la rue Royale, le ministre de la Marine, entretenant avec le chef de la station une correspondance suivie sur tout ce qui relève des « affaires d'Orient ». Les consignes confiées au futur chef d'escadre disent et répètent que « l'action maritime et militaire » lui « appartient tout entière<sup>616</sup> », bien que l'aval du Quai d'Orsay précède l'emploi de la force. L'autonomie de la station est toute relative ou conditionnelle. Bien avant la mise sur pied de réseaux de communication télégraphiques sous-marins régionaux dans la décennie 1870, la division du Levant demeure placée entre les mains du Quai d'Orsay dont l'avis est toujours sollicité avant une croisière d'importance. Trois diplomates — l'ambassadeur de France à Constantinople, le ministre de France en Grèce, le consul-général de France à Beyrouth — disposent en outre d'un droit de conseil, voire pour deux d'entre eux, d'un droit de réquisition quand leur semblent s'imposer une interposition directe ou l'exfiltration de notables<sup>617</sup>.

### 6. 1. 1. L'autorité du commandant en chef de l'escadre se fait sentir de loin en loin

Si la rue Royale est l'interlocuteur politique du commandant de la station, l'administration des affaires logistiques les plus importantes est du ressort de la préfecture de Toulon, l'arsenal étant la principale base de soutien de la station. Les questions disciplinaires et certaines affaires nautiques relèvent enfin du commandant en chef de l'escadre d'évolutions. Comme celui-ci est l'officier général le plus gradé servant « à la mer » en Méditerranée, le commandant de la station du Levant se place automatiquement sous ses ordres quand l'escadre croise à l'est de Malte. Mais cette situation, qui se produit au printemps 1853, pose de nombreux embarras administratifs et opérationnels<sup>618</sup>. Selon les dispositions du décret du 15 août 1851, le CA Romain-Desfossés doit, en effet, interrompre toute correspondance directe et officielle avec la Rue Royale et correspondre avec Paris par le canal de l'état-major général de l'amiral Hamelin. Certes l'envoi des lettres particulières ou privées corrige cette centralisation, mais l'intégration de la division du Levant se révèle

<sup>615</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de *L'Impétueuse* au commandant en chef de la Division navale du Levant, 31 décembre 1865.

<sup>616</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, Ministre de la Marine au CA Bouët-Willamez, 17 janvier 1856.

<sup>617</sup> Patrick Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III (...) », art. cité, p. 224. La tutelle politique des agents du Quai d'Orsay au Levant est examinée dans la quatrième et dernière partie de cette étude.

<sup>618</sup> Archives Nationales, Pierrefitte-sur-Seine, AP 46, Fonds Ducos, Lettre particulière du CA Romain-Desfossés au ministre de la Marine, T. Ducos, 27 avril 1853.

tactiquement malheureuse. Les missions propres de la station, toutes de renseignement et de police des côtes, diffèrent en effet des tâches ordinaires d'une escadre dont les unités agissent de concert et qui dispose de ses propres éclaireurs. Cette situation motive, le 2 mai 1854, la décision de rendre sa pleine autonomie au commandant de la division du Levant qui reçoit, comme par le passé, ses instructions nautiques et politiques de la rue Royale<sup>619</sup>. Durant la guerre de Crimée, la rue Royale décharge ainsi les amiraux Hamelin et Bruat des affaires du Levant, « pour en reporter la responsabilité sur le commandement de la station<sup>620</sup> ». La même dépêche enjoint toutefois l'amiral Le Barbier de Tinan de communiquer les informations politiques intéressant la Grèce, où les Alliés imposent leur tutelle militaire et navale. Maintenu jusqu'au début de 1856, cette organisation est suspendue au retour de la paix, qui rend au chef de la station son ancienne et nécessaire autonomie.

### **6. 1. 2. À la tête de la station du Levant : ordinairement un homme familier de la « question d'Orient »**

Pour parler à voix haute devant les agents diplomatiques et les autorités locales, le chef de la station du Levant doit être un officier chevronné et jamais n'est choisi parmi les officiers subalternes, même les plus actifs ou les mieux introduits dans les sphères navales ou politiques. Dans les premières décennies du siècle, le gouvernement nomme toujours un capitaine de vaisseau. Au milieu du siècle, la règle est de nommer de « jeunes » contre-amiraux, tels La Susse ou Le Barbier de Tinan. Cet usage n'est toutefois pas sans exceptions. Nommé à la tête de la station peu de temps avant les massacres du Liban, le CV La Roncière Le Noury est nommé contre-amiral au début de 1861, avant de rejoindre Paris. En 1875, le commandant de la station est confié au très capable CV Grivel qui, une fois revenu du Levant en 1878, obtient les étoiles<sup>621</sup>. Ses successeurs sont, en revanche, choisis parmi des officiers généraux.

Quelque soit leur grade, une large expérience des affaires administratives et diplomatiques, des années de navigation dans les eaux méditerranéennes, une connaissance éprouvée des affaires grecques et proche-orientales sont les traits communs des commandants de la station. Après la disparition de la station, les commandants des divisions projetées en Méditerranée orientale réunissent les mêmes aptitudes nautiques et politiques. Promu contre-amiral en 1909, le commandant de la deuxième division légère, l'amiral Louis Dartige du Fournet, qui suit le premier conflit balkanique et protège les quartiers européens de la capitale ottomane, présente ce mélange d'audace et de finesse que l'on voit, un demi-siècle auparavant, chez Lalande ou Rigault. La complexité socio-confessionnelle des situations de crise au Liban comme en Crète, les exigences parfois déraisonnables des agents consulaires et des communautés expatriées, la multitude des intérêts éducatifs et missionnaires exigent en effet un marin éprouvé, capable de faire entendre raison aux alarmistes et de gérer au mieux les affaires protocolaires, toujours embrouillées par les

<sup>619</sup>SHD-V-M, BB 4-1476, *Copie des instructions du commandant en chef de la division navale du Levant*, 2 mai 1854.

<sup>620</sup> SHD-V-B, BB 4-726, Ministre de la Marine, VA Hamelin, au CA Jacquinot, 6 juillet 1855. La copie de ces instructions se trouve dans le dossier « Levant » de la sous-série BB 4-1478.

<sup>621</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_grivel\\_louis.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_grivel_louis.htm)

coutumes, les jalousies et les surenchères. Enfin, le chef de la station du Levant doit anticiper les crises, les analyser et savoir y répondre vite. Bref, savoir sentir le vent, louvoyer, mais également étaler.

Les gouvernements de Louis-Philippe puis le Second empire ont trouvé leurs « *old turkish hands*<sup>622</sup> » dans les rangs des nombreux officiers subalternes et supérieurs mêlés à la guerre d'Indépendance hellénique comme à la seconde crise de Syrie. Détaché au Levant dans les pires heures de la guerre d'Indépendance hellénique, l'EV Marie-Charles Le Barbier de Tinan (1803-1876) assume plusieurs commandements à la mer en Méditerranée occidentale (Maroc, Algérie), et sert dans l'escadre (1846-1848), quatre années avant de retrouver le Levant comme commandant en chef de la station. À ce poste, cet amiral fait merveille, répondant aux attentes du gouvernement dans la gestion des affaires grecques. Au début de la Troisième République, les chefs de la division du Levant apportent une expérience éprouvée des affaires locales de l'insurmontable question d'Orient. La plupart ont été mêlés dans leur jeunesse à la guerre de Crimée comme aux massacres du Liban de 1860. Engagé en escadre au début de la crise d'Orient, blessé au bombardement de Sébastopol, du 17 octobre 1854, Louis Grivel (1827-1883), commande un bâtiment léger en Méditerranée occidentale et orientale au lendemain de la guerre de Crimée, participe en escadre à la campagne de l'Adriatique en 1859 pour revenir en escadre en Méditerranée en 1864 avant d'y obtenir un commandement (1865-1867). Nommé enfin à la tête de la station du Levant, il y retrouve en 1875 le terreau de violences confessionnelles et d'hostilités xénophobes qui parcouraient, vingt années auparavant la Méditerranée orientale, et se révèle parfaitement à la hauteur des circonstances durant la crise d'Orient de 1875-1878<sup>623</sup>.

Nommé pour deux ou trois ans, alternant les longues périodes d'immobilisation (Pirée, Beyrouth) et de longues croisières « pour montrer le pavillon », le chef de la station du Levant dispose de trois filières régulières de renseignement qui font de lui, avec l'ambassadeur à Constantinople, l'agent de l'État le mieux au fait des évolutions de la « Question d'Orient ». La densité sans égale des agences consulaires, l'expérience des titulaires, leurs réseaux d'informateurs donnent immédiatement aux commandants de la station une perspective très fine des affaires locales, parfois brouillées par les rumeurs et les alarmes. En 1860, la seule agence de La Canée, qui est un poste d'importance secondaire, entretient une correspondance assez régulière et pertinente avec le chef de la division pour justifier ses remerciements le 12 mai, le 2 décembre puis le 21 décembre<sup>624</sup>. Le monde missionnaire, que ses tâches éducatives, hospitalières et charitables mettent au contact de toutes les communautés ethno-confessionnelles, forme une seconde source d'informations politiques et sociales. Les officiers des stationnaires apportent enfin des données militaro-politiques variées, enrichies par ce que les officiers des autres nations européennes et les

<sup>622</sup> Cette expression désigne, à l'époque victorienne, les agents du *Consular Office* ayant une large expérience des affaires levantines.

<sup>623</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_grivel\\_louis.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_grivel_louis.htm)

<sup>624</sup> CADN, Consulat de La Canée, 125, Commandant de la station du Levant, 12 mai 1860 ; *ibidem*, Consul de France (Bourée) au commandant de la station, 26 mai 1860 ; *ibidem*, le même au même, 27 novembre 1860 ; *ibidem*, le commandant de la station au consul de France (La Canée), le 2 décembre ; *ibidem*, du même au même, le 21 décembre 1860.

autorités locales auront appris aux commandants des croiseurs. Durant la première guerre balkanique, les anciens stagiaires balkaniques de l'École navale, mais également des officiers de marine turcs donnent bien des détails à leurs homologues français. Chef des forces déployées dans les eaux ottomanes, le CA Dartige du Fournet rassemble ces informations et ces impressions qu'il communique à la rue Royale<sup>625</sup>. À ces trois filières régulières d'informations — consulaires, missionnaires et navales —, s'ajoutent enfin les indications ministérielles, les documents confidentiels de la Guerre, enfin les articles de la presse francophone, française et étrangère. Ces informations permettent aux chefs de la station d'avoir une vue plus élevée ou complète des affaires qu'ils ont à suivre<sup>626</sup>.

## **6. 2. « L'action de la station s'étend sur toutes les mers du Levant ... <sup>627</sup> » : zones prioritaires et marges mouvantes de la division du Levant**

Officiellement, la station du Levant couvre toutes les eaux hauturières, insulaires et côtières, qui se trouvent à l'est de Malte. Les instructions montrent toutefois une zone d'action principale, essentiellement égéenne, et des espaces périphériques, septentrionaux et méridionaux, où la responsabilité politique et tactique du chef de la station est déléguée à des stationnaires, disposant d'une large autonomie.

### **6. 2. 1. Au centre de la station : la mer Égée et les eaux syro-libanaises**

La zone d'action ordinaire de la station se situe entre l'Attique et les côtes proche-orientales qui s'étendent du golfe d'Alexandrette au Nord jusqu'au port de Jaffa au Sud, les ports égyptiens de Port-Saïd et d'Alexandrie formant l'extension la plus méridionale de cette zone. Tout au long du siècle, les instructions désignent cette aire maritime égéenne et levantine comme le principal terrain d'action de la division. En 1816, les navires de la station sont chargés de surveiller « les passages les plus importants pour le commerce tels que l'espace compris entre le Cap Matapan et l'île de Candie (*i.e.* la Crète); la ligne du cap Doro au cap Saint-Ange : celle du cap Doro à l'île de Samos ; celle de Smyrne à Salonique ; les côtes de la Caramanie ; de la Syrie et de l'Égypte<sup>628</sup> ». Au plus fort de la seconde crise de Syrie de 1840, le principal périmètre d'action de la Marine au Levant demeure inchangé et comprend les eaux côtières du Péloponnèse et de l'Attique, l'archipel des

<sup>625</sup> SHD-V-M, BB 7-161, CA Dartige du Fournet au ministre de la Marine, Ernest Monis, 23 décembre 1913.

<sup>626</sup> *Ibidem*, « Bulletin officiel des opérations navales et communiqués », Athènes, 1913 ; *ibidem*, Deuxième Bureau, « État de situation », 10 avril 1913 ; *ibidem*, du même, « État de situation », 3 mai 1913.

<sup>627</sup> Ce sont par ces mots que débute l'exposé de la situation au Levant que laisse le CA Simon, le 8 janvier 1868 à son successeur. Il s'agit d'une formule stéréotypée, reprise de textes et de lettres ministérielles déposés dans les « archives de la station ».  
SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868.

<sup>628</sup> SHD-V-M, BB 4-392, « Mémoire pour servir d'Instructions à MM le capitaine des bâtiments de S.M. (...) aux ordres du CV Comte de Moncabrié, (...) destinés à stationner dans le Levant », 7 mai 1816.

Cyclades, ainsi que les côtes syro-libanaises<sup>629</sup>. Quinze années plus tard, alors que le gouvernement du roi Othon de Grèce semble sur le point de sombrer dans le chaos, ces parages insulaires et côtiers demeurent plus que jamais prioritaires. Craignant la recrudescence de la course et du brigandage maritime, la rue Royale ordonne de fréquentes patrouilles en mer Égée et dans les parages de Smyrne, « afin de poursuivre à outrance les pirates<sup>630</sup> ». Ulérieurement, l'itinéraire des croisières affecte la forme grossière d'une boucle parcourant les eaux égéennes et proche-orientales. Ainsi en 1872 le commandant de la Division propose de toucher successivement Rhodes, Tripoli de Syrie, Jaffa, Port-Saïd, La Sude (Suda) et Syra (Syros). En 1875, le commandant du *Château-Renault*, la corvette-amiral de la division, propose à Paris une croisière automnale limitée aux Cyclades, mais intégrant trois ports ottomans proches : Smyrne, Bodrum et La Canée<sup>631</sup>. Logiquement, les points d'appui principaux et réguliers de la division du Levant se situent entre les côtes de la Grèce et de l'Asie Mineure. Tout au long du premier XIX<sup>e</sup> siècle et jusqu'à la fin du Second empire, deux îles des Cyclades sont des escales régulières des stationnaires : Milo, où les croiseurs prennent et déposent leurs pilotes, et Syra, qui est un précieux entrepôt charbonnier, mais également une très utile vigie consulaire sur les trafics d'armes vers la Crète et la Tunisie<sup>632</sup>. À de rares et brèves exceptions, Smyrne puis le Pirée sont les centres logistiques et politiques de la station<sup>633</sup>.

#### a. Smyrne : le premier point d'appui de la station dans les premières décennies du siècle

Entre le XVIII<sup>e</sup> siècle et la seconde crise de Syrie, le point d'appui de la station est Smyrne<sup>634</sup>. Alors que le port du Pirée n'est encore qu'une bourgade exportatrice d'huile d'olive, le port anatolien est le principal emporium du commerce occidental au Proche-Orient<sup>635</sup>. Outre les facilités d'avitaillement et de réparation, les croiseurs peuvent compter sur l'existence d'un hôpital national placé sous la direction du consul et « des députés de la Nation<sup>636</sup> ». En dépit du rôle de Salonique dans les importations continentales de coton sous l'Empire et de la bonne réputation de sa rade, Smyrne retrouve toute son importance navale et maritime sous la Restauration et redevient

<sup>629</sup> SHD-V-M, BB 4-600, Ministre de la Marine, Amiral Roussin, au CA Baron Hugon, 7 août 1840.

<sup>630</sup> SHD-V-M, BB 4-726, Instructions ministérielles au CA Jacquinet, 14 juin 1855.

<sup>631</sup> SHD-V-M, BB 4-955, Commandant du *Château-Renault* au ministre de la Marine, Amiral Louis Montaignac de Chauvance, 10 septembre 1875.

<sup>632</sup> SHD-V-M, BB 4-397, CV Comte de Moncabrié, « Observations faites au Mémoire de Monsieur le baron de Saizieu (...) », 14 janvier 1817 ; *ibidem*, Le même au ministre de la Marine, François Gratet du Bouchage, 8 mai 1817.

<sup>633</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*, 2 mai 1854 ; *ibidem*, *Copie des instructions du commandant en chef de la division navale du Levant*, 20 mars 1861 ; Jean-Noël Marlier, *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, Université de Franche-Comté, t. 1, 2004-2005, p. 72.

<sup>634</sup> E. Olivier-Jégat (Edern), *Océans et marine française (...)*, *op. cit.*, p. 159.

<sup>635</sup> SHD-V-M, BB 4-6, Commandant de la *Minerve* au ministre de la Marine, Charles Pierre Claret de Fleurieu, 8 avril 1791.

<sup>636</sup> *Ibidem*, le même au même, 13 juin 1791 ; Jean-Luc Arnaud, « Quatre grands ports à la fin de l'Empire ottoman : Alexandrie, Beyrouth, Smyrne et Salonique », dans L. Blin, et C. Gaultier-Kurhan (dir.), *Alexandrie et la Méditerranée. Entre histoire et mémoire*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2005, p. 11-24.

le môle logistique et le centre politique de la station<sup>637</sup>. Avec 100 000 habitants au début de la décennie 1830, Smyrne est encore sans rival au Liban comme dans les eaux grecques. Tout au long de la seconde crise de Syrie, ce port répond bien aux divers besoins de la forte division française. Les lignes des paquebots européens y convergent ; le ravitaillement y est aisé ; les marins peuvent enfin s'entraîner dans la rade voisine d'Ourlac. En outre, écrit l'amiral Lalande, Smyrne est « le foyer de mes nouvelles, que j'apprécie bien mieux en les écoutant, qu'en les recevant par écrit<sup>638</sup> ». Comme le port reçoit pendant l'hiver les escadres piémontaise, autrichienne, américaine, les entretiens avec ses homologues présents dans le port permettent en effet à Lalande de disposer d'une vue assez exacte des affaires<sup>639</sup>. Le dénouement de la seconde crise de Syrie lors du second semestre 1840 entraîne toutefois, l'éclipse provisoire de la station et l'amoindrissement de ses besoins logistiques locaux.

Laissant les Ottomans et leurs protecteurs austro-britanniques agir librement en Syrie, les instructions ministérielles du 7 août 1840 recommandent au CA Hugon, succédant à Lalande, de rallier la rade de Navarin et de borner ses entraînements aux eaux grecques<sup>640</sup>. Le soutien que le port du Pirée peut apporter à l'escadre Hugon s'avère alors si modeste qu'il faut détacher de Toulon des navires de charge<sup>641</sup>. Durant l'automne, l'escadre jette l'ancre dans la rade de Salamine, tout en maintenant des communications assez espacées avec Athènes. L'objet de ce déplacement est de conserver l'escadre ostensiblement dans les eaux levantines, mais en la mettant à l'abri de rencontres embarrassantes, seule une poignée de croiseurs étant maintenue dans les eaux libanaises<sup>642</sup>. Une fois la seconde crise syrienne de 1840 passée, Smyrne redevient le centre postal et logistique de la division<sup>643</sup>, et se révèle particulièrement utile quand le Mont Liban replonge dans les violences interconfessionnelles en 1845.

## **b. Le Pirée devient le centre de la station après 1840**

Passé 1840 toutefois, le Pirée prend une place croissante dans la vie de la station dont le port grec devient peu à peu le centre. Ce glissement du centre de gravité de la station vers l'Égée s'explique par l'association de plusieurs conditions politiques. Au milieu du siècle, le mouillage de la frégate-amirale au Pirée permet, non seulement de surveiller les agissements britanniques et russes dans la capitale grecque, mais en outre de suivre les passions énosistes dans le royaume même comme sur les marges crétoises, épirotes et macédoniennes de l'hellénisme. Durant la guerre de Crimée, l'établissement au Pirée d'un corps d'occupation militaire, placé sous commandement

<sup>637</sup>SHD-V-M, BB 4-397, Comte de Rigny au ministre de la Marine, François Gratet du Bouchage, 21 octobre 1817.

<sup>638</sup> SHD-V-M, BB 4-600, CA Lalande au ministre de la Marine, VA Roussin, 10 mars 1840.

<sup>639</sup>*Ibidem*, Le même au même, 9 mai 1840.

<sup>640</sup> *Ibidem*, Le ministre de la Marine, VA Roussin, au CA Baron Hugon, 7 août 1840.

<sup>641</sup>*Ibidem*, Le même au même, 9 octobre 1840.

<sup>642</sup>*Ibidem*.

<sup>643</sup> SHD-V-M, BB 4-617, CV Vaillant au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 19 janvier 1843.

naval, et l'installation des dépôts alliés confirment le rôle du Pirée comme centre organique de la division. « C'est de ce port », ordonne-t-on au CA Bouët-Willaumez, « que vous ferez incessamment rayonner vos navires vers les points où la répression des désordres et la protection de nos intérêts réclameraient leur présence<sup>644</sup> ». Dans les années qui suivent le traité de Paris, l'instabilité du régime othonien, l'un des grands perdants de la guerre d'Orient, maintient le navire-amiral dans le principal port grec. Le chef de la station peut y suivre, par les correspondances consulaires, les affaires de Thessalie et de Macédoine. Les patrouilles répétées des croiseurs permettent également de surveiller le nord de la mer Égée et de la mer Ionienne.

Au commencement de la crise du Liban de 1860, le centre de la division est momentanément déplacé à Beyrouth où convergent les renforts. Dès le 13 juillet, la nécessité de garder un moyen d'action en mer Égée ramène dans les eaux grecques le navire-amiral de la station, tandis qu'une division spéciale est détachée sur les côtes libanaises. Revenu au Pirée, le CV Clément de La Roncière de Noury retrouve alors la responsabilité des difficiles « affaires de Grèce et en Turquie ». « De toutes parts en effet », écrit le ministre de la Marine, « les apparences sont menaçantes et il a paru nécessaire que dans l'état de surexcitation des populations musulmanes et chrétiennes à Smyrne, à Salonique et sur tout le littoral de l'Archipel, l'action de la France fût prête à se faire sentir<sup>645</sup> ». Durant la décennie suivante, la conjonction de plusieurs nécessités diplomatiques et politiques confirme la position centrale d'Athènes et du Pirée. En 1863, la venue sur le trône hellénique du Danois Georges I<sup>er</sup> (1863-1913) renforce le crédit régional du Royaume-Uni dont le prince héritier, le futur Édouard VII, est le beau-frère du nouveau roi des Hellènes. Cette influence britannique ne met toutefois pas en cause l'ancien droit de regard franco-russe sur les affaires grecques que l'Europe avait reconnu à la fin de la guerre d'indépendance hellénique. La présence au Pirée de la frégate-amirale de la station s'avère donc le signal d'une ingérence admise par les traités et le concert des Nations. Développant considérablement ses fonctions commerciales, le port du Pirée s'avère, en outre, un intéressant poste de surveillance sur l'ensemble de la mer Égée. Durant l'insurrection crétoise de 1866-1869, l'envoi de volontaires grecs et d'armes, qui transitent par Syra, est suivi de près par les croiseurs opérant dans les eaux crétoises et les Cyclades, où les agences consulaires sont mobilisées<sup>646</sup>. Une fois la technologie câblière sous-marine maîtrisée à la fin des années 1860, le port de l'Attique devient, en outre, un des mûles du premier réseau télégraphique aérien et sous-marin égéen et Proche-Oriental<sup>647</sup>. Non seulement le chef de la station peut connaître en quelques heures les grands événements régionaux, mais également obtenir de Paris (ou de Constantinople) les instructions et, à défaut, les recommandations nécessaires à son action<sup>648</sup>. Enfin l'accélération des communications facilite (théoriquement) les affaires logistiques

<sup>644</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA Bouët-Willaumez, 17 janvier 1856.

<sup>645</sup> SHD-V-M, BB 4-782, Le même au CA La Roncière Le Noury, 13 juillet 1860.

<sup>646</sup> P. Louvier, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », art. cité, p. 321-341.

<sup>647</sup> SHD-V-M, BB 4-879, CA Moulac, « État des mouvements des bâtiments de guerre étrangers, présents au Pirée pendant les mois de février 1868 », Février 1868.

<sup>648</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868 ; K. R. Haigh, *Cableships and submarine cables*, Londres, Adlard Coles, 1968, p. 94-95, 378-379.



entre la station et Toulon. Durant la crise d'Orient de 1876-1878, le risque de violences anti-chrétiennes et xénophobes conduit au déplacement des forces de la station d'autant plus que, surveillée de près par les Puissances et appréhendant l'accroissement de la Bulgarie, la Grèce du roi Georges s'en tient à une attitude très prudente. Ce sont alors Smyrne, Salonique et Beyrouth qui reçoivent les stationnaires et les navires détachés dont le travail de surveillance est facilité par l'existence d'un réseau de communications télégraphiques sous-marines constitué entre 1860 et la crise d'Orient<sup>649</sup>. En dehors de ces périodes de tensions, le Pirée demeure, tout au long du dernier tiers du siècle, et bien après la Grande Guerre, le premier point d'appui de la station puis des divisions déployées à l'est de Malte.

## 6. 2. 2. Les marges septentrionales et méridionales de la station

Les marges septentrionales et méridionales de la station du Levant présentent quelques variations que déterminent les usages et les circonstances.

Si le « le littoral turc de l'Adriatique<sup>650</sup> », c'est-à-dire les côtes albanaises et leurs confins monténégrins, relève bien de la station du Levant, ses croiseurs s'engagent rarement au nord de Corfou et de Scutari<sup>651</sup>. Les affaires diplomatico-navales dans l'Adriatique ne relèvent en outre jamais de la station, mais sont confiées soit à des divisions de l'escadre d'évolutions soit à des unités missionnées. À l'extrême-nord de la mer Égée, les navires de la station dépassent rarement les côtes thessaliennes et le port de Salonique. Ils ne font, en outre, que de rares apparitions dans les Détroits qui relèvent pourtant bien du ressort théorique de la station. En mars 1847, deux vapeurs de cette division sont mobilisés pour rallier les Dardanelles afin d'y chercher des voiliers du commerce chargés de grain et les remorquer jusqu'en France<sup>652</sup>. Appréhendant à Péra, en septembre 1853, le déclenchement d'une émeute xénophobe et anti-chrétienne, excitée par les pressions russes sur la Turquie, le commandant en chef des forces en Méditerranée, le VA Hamelin ordonne au CA Le Barbier de Tinan de rallier la capitale ottomane avec deux navires pour y appuyer les compagnies de débarquement du *Friedland*<sup>653</sup>. La même consigne est rappelée dans les mêmes termes en 1861 dans les instructions communiquées au CA Touchard<sup>654</sup>. Ces évolutions dans la zone des Détroits sont toutefois exceptionnelles. Sanctionnés par les traités de Londres de 1841 et de Paris de 1856, de très anciens usages interdisent à tout navire de guerre européen de franchir les Détroits, sans l'autorisation expresse du Sultan. En dépit des complications que posent ces usages, le

<sup>649</sup> On consultera ici les correspondances des stationnaires déployés devant ces ports et qui ont été rassemblées dans la sous-série BB 4-1056 (SHD-V-M).

<sup>650</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, Ministre de la Marine, VA Hamelin, au CA Jacquinet, 6 juillet 1855.

<sup>651</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant en chef de la station à son successeur, 6 février 1856.

<sup>652</sup> AMAE, La Courneuve, Mémoires et documents, Turquie, 56, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 9 mars 1847; *ibidem*, copie de la traduction d'un mémorandum passé par la Porte ottomane à l'ambassade de France à Constantinople, 1847.

<sup>653</sup> SHD-V-M, BB 4-685, VA Hamelin au CA <sup>cmt</sup> la division du Levant, 11 septembre 1853.

<sup>654</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, *Copie des instructions du commandant en chef de la division navale du Levant*, 9 septembre 1857; *ibidem*, Ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, au CA Touchard, 20 mars 1861.

gouvernement français s'y soumet pour préserver l'atout diplomatique et militaire que représente le verrouillage juridique des Détroits et ne pas créer de précédent. En outre, les relations généralement cordiales entre la Porte et la France permettent la délivrance rapide des firmans nécessaires au franchissement des Dardanelles, ce qui est ainsi le cas en 1847<sup>655</sup>. Comme les autres puissances européennes, la France est toutefois autorisée à maintenir dans les eaux de la capitale ottomane et la mer de Marmara, un navire léger, disposant d'un armement symbolique, appelé le « stationnaire du Bosphore ». Si le commandant de ce bâtiment — que l'on nomme également le stationnaire du Bosphore — est placé sous les ordres de l'ambassadeur de France, dont il assure le transport et l'éventuelle évacuation, cet officier subalterne est administrativement rattaché à la Division<sup>656</sup>. Constituée en 1856, la station du bas-Danube est, en revanche, totalement « distincte de la division » du Levant<sup>657</sup>. Après la suppression de la station du Danube, ses compétences passent au stationnaire du Bosphore dont le passage en mer Noire et la présence dans les eaux du Bas-Danube est occasionnelle<sup>658</sup>. À la fin du siècle, la croisière du *Pétrel* en mer Noire permet ainsi à son état-major, stupéfait et dégoûté, de voir l'extrême pollution pétrolière des eaux portuaires de Batoum<sup>659</sup>.

Sur les confins méridionaux de la station, le champ d'action de la division varie également selon les circonstances politiques et climatiques. La Crète, où les intérêts matériels nationaux sont faibles, est régulièrement visitée par des croiseurs durant les troubles ethno-confessionnels qui ensanglantent l'île aux lendemains de la guerre d'indépendance hellénique, en 1841, entre 1866 et 1869 puis à la fin du siècle (1897-1898) quand l'île passe sous le contrôle des Puissances<sup>660</sup>. Une fois cette tutelle établie, la Crète dispose d'un stationnaire durant une quinzaine d'années<sup>661</sup>. Quand l'île ne souffre « que » de la très meurtrière vendetta indigène, les brèves et occasionnelles visites des croiseurs sont toujours limitées à deux points : la baie de La Sude, où mouillent les forces navales ottomanes et étrangères, et le port de La Canée, où se trouvent les résidences consulaires.

<sup>655</sup> AMAE, La Courneuve, Mémoires et documents, Turquie, 56, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 9 mars 1847; *ibidem*, Copie de la traduction d'un mémorandum passé par la Porte ottomane à l'ambassade de France à Constantinople, 1847.

<sup>656</sup> SHD-V-M, BB 7-02, CF A. de Varron, « Comparaison des armements maritimes 1847-1870 », 1<sup>er</sup> mars 1870.

<sup>657</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868.

<sup>658</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, LV Desaux, C<sup>mt</sup> l'*Ajaccio* au C<sup>mt</sup> de la station du Levant, 17 février 1858.

<sup>659</sup> Dr. Palasnes de Champeaux, « Moyen pratique de puiser de l'eau de mer à certaines profondeurs », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, n° 97, p. 313-315.

<sup>660</sup> P. Louvier, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », art. cité, p. 319-341, *idem*, « Une opération de sortie de crise dans l'Empire hamidien : les premiers temps de l'occupation internationale de la Crète (1897-1998) », dans Patricia Gillet (dir.), *Sortir de la guerre*, éd. électronique, Paris, éd. du comité des travaux historiques et scientifiques, Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques, Perpignan, 2013, p. 19-31 ; *idem*, « 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) », 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.

<sup>661</sup> Claude Berton, « Problèmes de la Station navale de Crète en 1910, d'après les souvenirs de l'amiral Daveluy », dans André Leroy et Christiane Villain-Gandossi (sous la dir. de), *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée. Actes du colloque de Toulon des 12, 13 et 14 septembre 2002*, Ollioules, Les éditions de la Nerthe, 2004, p.65-68.

L'Afrique méditerranéenne, de l'Égypte à la frontière algéro-tunisienne, est également visitée de temps à autre, la périodicité comme la durée des escales variant selon la situation locale et régionale et l'état des armées égyptiennes, ottomanes et tunisiennes. Placée avant 1860 sous l'autorité du commandant de la division du Levant<sup>662</sup>, la côte égyptienne devient, par la suite, une station distincte dont les personnels, travaillant à terre, sont chargés de faciliter le transport des forces militaires françaises en Extrême-Orient<sup>663</sup>. Le travail postal de ce commandement distinct ne se fait pas toutefois sans la coopération des croiseurs stationnant au Liban. Avec l'ouverture du canal de Suez, les stationnaires du Levant passent occasionnellement en mer Rouge et poussent jusqu'à la forteresse d'Aden. Relevant initialement de la division de l'Océan Indien, la mer Rouge est tardivement intégrée à la station du Levant. Plusieurs problèmes humanitaires et sanitaires récurrents — la répression de la traite arabe, la surveillance du pèlerinage maghrébin à La Mecque, la prévention des épidémies cholériques — intéressent en effet au premier chef les territoires maritimes et côtiers où patrouillent les croiseurs européens au Proche-Orient. À la fin des années 1880, en revanche, cette surveillance des eaux de la mer Rouge est confiée au stationnaire d'Obock<sup>664</sup>. Ces limites mouvantes de la station ne sont nullement un trait propre à la division française, mais traduisent les embarras administratifs de l'ouverture du canal de Suez. Ainsi le canal comme le golfe de Suez passent-ils, en novembre 1870, sous l'autorité du chef de l'escadre de Malte dont les navires croisent régulièrement en mer Rouge. Jusque dans l'entre-deux-guerres toutefois, la couverture navale de cette mer sera l'objet de tractations interminables à Londres afin de tracer une ligne définitive entre les commandements de l'Océan Indien et de la Méditerranée<sup>665</sup>.

À l'ouest de l'Égypte, les limites de la station sont quelque peu incertaines. Si les ports libyens ne cessent pas de relever de la station du Levant, particulièrement Tripoli, dont la population est jugée très xénophobe<sup>666</sup>, les eaux tunisiennes forment la marche occidentale de la division du Levant. Mais il s'agit ici d'une marche mouvante<sup>667</sup>. Dans les trois décennies qui suivent la conquête de l'Algérie, la surveillance des pressions ottomanes sur son lointain tributaire tunisien est partagée entre l'escadre d'évolutions et la station du Levant. Quand l'éventualité d'une démonstration ottomane se dessine, les deux commandements agissent de concert. La station du Levant, qui a les moyens d'anticiper, voire de prévenir une telle démonstration grâce à son réseau d'informateurs en mer Égée, est même en mesure d'agir directement. En août 1853, alors que la Russie et la France s'opposent sur la gestion confessionnelle des Lieux Saints, le CA La Susse est

<sup>662</sup> SHD-V-M, BB 3-450, Consul de France, Alexandrie, au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 6 mars 1820 ; *ib.*, Consul de France, La Canée, au ministre de la Marine, Pierre-Barthélémy Portal, 10 octobre 1820.

<sup>663</sup> SHD-V-M, BB 4-795, Ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, au CV Fisquet, 6 février 1861 ; *ib.*, Le même au même, 12 avril 1861 ; *ib.*, Le même au même, 21 juin 1861 ; SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868.

<sup>664</sup> H. Brunshwig, « Une colonie inutile (...) », art. cité, p. 44-47.

<sup>665</sup> NA-Kew, ADM 1-8770-140, « Confidential Subject, Limits of Mediterranean Station » (1933).

<sup>666</sup> SHD-V-M, BB 4-1056, CF Buge, commandant *Le Renard*, 19 septembre 1876.

<sup>667</sup> SHD-V-M, BB 4-401, Brouillon des instructions du 22 juin 1818 au CV Dupotet, C<sup>mt</sup> *La Flore* ; M. de Pradel de Lamase, « La station navale française de Tunis (...) », art. cité, p. 351-357.

chargé de surveiller de très près les mouvements navals turcs à l'est de Malte, « afin de protéger la régence de Tunis contre toute tentative [du Sultan] dans le but de substituer son autorité à celle du bey actuel<sup>668</sup> ». Cette mission, que partagent également les autorités navales et militaires d'Alger et de Bône, se relâche les années suivantes, mais est ranimée quand se met en place le protectorat entre 1881 et 1883. Dans les semaines qui précèdent le traité du Bardo, le 13 mai 1881, le CA Conrad, récemment promu à la tête de la station, stationne en Algérie d'où il coordonne les diverses manœuvres navales qui précèdent et enveloppent la mise sur pied et le renforcement du protectorat. Après avoir rejoint le Pirée, le même officier est appelé, le 4 juillet, à reprendre le commandement des forces navales dans les eaux méridionales tunisiennes aux prises avec une forte insurrection. Tandis que le gros de l'escadre couvre les transports de troupes, dissuade toute action ottomane et surveille de près les mouvements des forces navales italiennes, la division du Levant participe à la neutralisation du littoral tunisien. Les cuirassés de la station du Levant qui ont suivi l'amiral Conrad reçoivent ainsi la place d'honneur durant le bombardement de Sfax du 16 juillet 1881, participent à la prise de Gabès, le 24 juillet, et demeurent dans les eaux de la Régence, jusqu'à la répression des derniers troubles à la fin de l'année. Par la suite, les limites occidentales de la station du Levant s'arrêtent aux confins tuniso-libyens, les médiocres moyens alloués à la station de Tunis comme aux flottilles de Bizerte suffisant à suivre ce qui se passe sur les côtes du protectorat tunisien.

### 6. 3. Soutenir le rang et l'influence de la France dans un espace hautement disputé et fracturé

En reconstituant la division du Levant en octobre 1814, le gouvernement de Louis XVIII entend relever une ancienne présence navale, attestée bien avant la création officielle de la station au lendemain de la guerre d'Amérique<sup>669</sup>. Portant son guidon sur la frégate *Junon*, le CV Louis de Saizieu (1773-1837) est accompagné d'une division de six navires. Escortant à Constantinople le nouvel ambassadeur de France, le marquis de Rivière, le successeur du commandant de Saizieu, le CV de Moncabrié emmène au Levant six bâtiments dont une frégate, la *Galathée*, et deux corvettes, *L'Émulation* et *L'Aigrette*. Outre la restauration d'une présence navale et d'une tradition dynastique, il s'agit de soutenir le relèvement du commerce français, affaibli par vingt-cinq ans de conflits européens et diverses confrontations franco-ottomanes<sup>670</sup>. Par la visite des îles « latines » de la mer Égée et des échelles du Levant, la Fille aînée de l'Église, rendue à ses princes légitimes, reprend également son rôle de protectrice attitrée des sujets catholiques du Sultan que les Valois puis les Bourbon avaient obtenu et consolidé à l'ère moderne. Dès la guerre d'indépendance hellénique, durant les affaires de Syrie (1839-1841 ; 1845 ; 1860) comme dans les crises égéennes et

<sup>668</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Copie des instructions du commandant en chef de la division navale du Levant, 18 août 1853.

<sup>669</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p.4-5.

<sup>670</sup> Art. « Saizieu (Louis-François-Richard-Barthélémy, baron de) », M. Hennequin, *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, t. III, Paris, Regnault éditeur, 1837, p. 268 ; Étienne Taillemite, « La marine française en Méditerranée orientale », Académie de Marine, Communications et Mémoires, 1995-1996, n° 3, p. 11 ; A. Rampal, « Les stations navales françaises de Méditerranée au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les exemples du Levant et de l'Espagne (...) », art. cité, p. 21.

balkaniques ultérieures, cette intervention prend une dimension d'ingérence plus humanitaire au profit des minorités persécutées, le plus souvent chrétienne (1845, 1860), musulmane parfois (1825-1827 ; 1897) et plus rarement israélite. Alors que s'amenuisent et se raréfient ses missions purement commerciales sous le Second empire et la III<sup>e</sup> République, les tâches politiques, confessionnelles et humanitaires de la station navale au « Levant » demeurent dominantes. Comme bien d'autres institutions françaises, tel le lycée de Galatasaray, la station est un élément d'une lutte d'influence complexe l'opposant à la Russie, comme aux autres puissances catholiques régionales que sont l'Italie unifiée et l'Autriche-Hongrie<sup>671</sup>.

### 6. 3. 1. De l'expertise commerciale et technique à la veille socio-économique et politique

Au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, les intérêts matériels nationaux au Levant sont essentiellement commerciaux. Les zones de pêche que fréquentent les pêcheurs nationaux sont alors localisées sur les côtes métropolitaines et nord-africaines où est également cantonnée l'exploitation des autres ressources sous-marines — les éponges et le corail — et des richesses primaires littorales : le sel, la salicorne, la soude maritime et le soufre. À l'est de Malte, en revanche, les enjeux sont marchands.

La situation du commerce français au Levant est incertaine jusqu'à la fin de la Restauration. Les intérêts marchands et maritimes nationaux sortent, tout d'abord, bien malmenés de deux décennies de guerre opposant la France au Royaume-Uni comme à ses alliés<sup>672</sup>. Non seulement la réexportation du sucre et du café des Antilles a pris fin avec l'effondrement de l'empire colonial antillais français, mais la draperie languedocienne se trouve concurrencée par les étoffes et les tissus allemands. Le commerce d'importation, dont les principaux produits sont le blé, le riz et l'huile d'olive, est également compromis par la ruine de nombreuses maisons françaises qui disposaient, avant 1780, d'une prépondérance encore forte, bien que déclinante. Les négociants et les armateurs français encore actifs au Levant y souffrent enfin de diverses pratiques monopolistiques imposées par les potentats ottomans locaux<sup>673</sup>. À ces embarras commerciaux et politiques, accrus par le brigandage maritime grec très actif entre 1825 et 1830, s'ajoutent les soucis séculaires posés par les atteintes épidémiques. En touchant, dès 1821, les provinces occidentales de l'empire ottoman, la première pandémie cholérique (1817-1824) confirme, enfin, la nécessité d'une étroite surveillance que mènent de front les marins de l'État, les experts sanitaires de l'Intendance de Santé de Marseille et les agents consulaires<sup>674</sup>.

<sup>671</sup> François Georgeon, « La formation des élites à la fin de l'Empire ottoman : le cas de Galatasaray », *Revue du monde musulman et de la Méditerranée*, n° 72, « Modernités arabes et turque: maîtres et ingénieurs », 1994, p. 15-25; Article consulté en ligne : [https://www.persee.fr/doc/remmm\\_0997-1327\\_1994\\_num\\_72\\_1\\_1649](https://www.persee.fr/doc/remmm_0997-1327_1994_num_72_1_1649).

<sup>672</sup> A. Rampal, *Les stations navales...*, (...), *op. cit.*, p. 37-42 ; Daniel Panzac, *Commerce et navigation dans l'empire ottoman au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Istanbul, Isis, 1996, p. 34-39.

<sup>673</sup> SHD-V-M, BB 7-6, Anonyme au ministre de la Marine et des Colonies, Pierre-Barthélémy Portal, « Mémoire sur la décadence du commerce du Levant pour être mis sous les yeux de S.E. », 5 juin 1819 ; F. Crouzet, *La guerre économique (...)*, *op. cit.*, p. 219-237.

<sup>674</sup> Cf. B. Pouget, « Un choc de circulations », (...), *op. cit.*, p. 284 ; *idem*, *Un choc de circulations. La puissance navale française face au choléra en Méditerranée, 1831-1856*, Rennes, PUR, 2020, p. 44-46.

### a. Suivre le relèvement commercial de la France au commencement du siècle

Le retour de la marine de guerre française en Méditerranée Orientale appuie, pour partie, le relèvement du commerce français en Méditerranée orientale où les Affaires étrangères comme le ministère de la Marine et des Colonies cherchent à rendre à la France son ancienne prépondérance et son crédit. Assumant de 1818 à 1821 le ministère de la Marine et des Colonies, le baron Portal, entretenant des liens étroits avec le commerce bordelais, s'intéresse de près à cette question. Spontanément ou sur sa demande, lui sont communiqués plusieurs rapports et mémoires sur le commerce national au Levant comme sur les marchés d'exportation et d'importation anciens et futurs en mer Noire comme en mer Rouge. Sans avoir les mêmes connaissances, ses successeurs ont une expérience administrative et financière assez étendue pour suivre ce dossier sensible. La question du commerce national au Levant n'oppose-t-elle pas alors les partisans du rétablissement, intégral ou partiel, des réglementations protectionnistes et mercantilistes des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles aux avocats d'une politique libre-échangiste<sup>675</sup> ? Les experts du gouvernement, dont la plupart sont issus des rangs de l'administration républicaine et impériale, sont alors conscients de la fragilité des positions nationales fragilisées par la concurrence européenne et la transformation radicale des marchés américains et proche-orientaux. Parallèlement, quelques personnalités bien informées, tels le chevalier de Gamba, consul de France à Tiflis, et le duc de Richelieu, s'efforcent de promouvoir un commerce national en mer Noire dont ils espèrent qu'elle devienne la place tournante du commerce eurasiatique<sup>676</sup>. Après 1821, se posent également avec acuité les effets de guerre d'indépendance hellénique dont les principaux sont les violences urbaines ottomanes et la piraterie grecque<sup>677</sup>.

Le ministère de la Marine joue une part discrète dans la compréhension du marché proche-oriental. Si la prospection des marchés de la mer Noire et de la mer Rouge relève de l'expertise consulaire, on attend du commandant de la station du Levant un travail de renseignement et d'analyse. Cet travail est engagé dès la création de la station, le 28 novembre 1814<sup>678</sup>. Ce sont également à des officiers de marine que pense le chef de la statistique générale, Alexandre Moreau de Jonnés (1778-1870), pour améliorer les cartes de la mer Rouge où le commerce français a été malmené par la concurrence anglo-américaine<sup>679</sup>. La Restauration, qui commit de très nombreuses erreurs dans les affaires navales entre 1815 et 1817, fit, en revanche, preuve d'un flair remarquable

<sup>675</sup> M. Le Clerc, *Atlas du Commerce dédié au Roi. Tableau des richesses naturelles de la France des richesses de son industrie, et des avantages qu'elle peut se procurer*, Paris, 1786, p. 41-42 ; SHD-V-M, BB 7-6, Pochette « Commerce - Levant - Mémoires sur la décadence du commerce du Levant, c. 1819-1820 ; ouv. coll., *Histoire de Marseille*, 1987, p. 317-319.

<sup>676</sup> Michaël Ferrari, *Le chevalier de Gamba (1763-1833) ou le "petit jeu" français : histoire d'un voyageur-diplomate dans le Caucase au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, Mémoire d'Histoire, sous la dir. de Natacha Laurent, Université de Toulouse, 2019. Cf. <http://dante.univ-tlse2.fr/7893>. Non consulté.

<sup>677</sup> Cf. SHD-V-M, BB 7-6, Pochette « Commerce-Levant-Mémoires sur la décadence du commerce du Levant », c. 1818-1819.

<sup>678</sup> A. Rampal, *Les stations navales...*, *op. cit.*, p.44.

<sup>679</sup> SHD-VM, BB 7-6, Alexandre Moreau de Jonnés, « Note sur le commerce de la mer Rouge », 29 janvier 1821.

en sélectionnant au Levant des marins éprouvés ayant une bonne connaissance des affaires commerciales. Au lendemain de la Seconde Restauration, le premier commandant de la station est le CV Emmanuel Halgan (1771-1852) qui, formé à l'impitoyable école des navires négriers, était passé à 22 ans dans la marine de l'État. Repéré en 1819 par le baron Portal, qui l'appelle à la direction du personnel de la Marine, où il sert à deux reprises (1819-1821 ; 1824-1829), le CA Halgan retrouve, en juin 1821, le commandement de la division du Levant qu'il conserve trois années. Moins connu, son successeur, le commandant Alexandre Dauriac (1771-1853) est également familier des affaires maritimes et commerciales. Après avoir servi en 1784-1785 comme mousse sur une gabare de l'État, Dauriac navigue au commerce neuf années dans l'Atlantique puis rejoint la marine de la République<sup>680</sup>. Sans avoir leur expérience des intérêts et des usages marchands, le CV Grivel, qui reçut le commandement de la station en 1818, avait participé, jeune officier, à la campagne d'Égypte en 1798, servi à Toulon et sillonné toute l'Europe au sein des marins de la Garde durant les guerres de l'Empire, avant de retrouver le Levant en 1817<sup>681</sup>. Par ces hommes et par leurs subordonnés, la rue Royale reçoit une manne de données sur les trafics locaux, l'activité des ports et quelques suggestions pour contrecarrer le dynamisme maritime anglo-saxon et grec<sup>682</sup>. Ainsi le commandant en second de l'*Active* condamne-t-il la mise sur le marché de draps languedociens de second ordre qui ruine leur ancienne réputation alors que les produits belges et allemands, très prisés, ne cessent de gagner des parts de marché<sup>683</sup>.

Ces travaux et ces enquêtes ne passent pas inaperçus. « J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les détails que vous avez recueillis sur le commerce de l'Attique », écrit, le 5 janvier 1818, le baron Portal au commandant Halgan, « et sur la prospérité toujours croissante de la navigation que font les Grecs des îles d'Ydra, d'Especia et d'Ipsara et j'ai fait prendre note de ce que vous me marquez des facilités qu'offrent le port du Pyrée (sic) et l'île de Salamine aux bâtiments qui ont à faire de l'eau et du bois<sup>684</sup> ». Le mois suivant, Emmanuel Halgan transmet à Paris ses notes sur la navigation des côtes de Syrie et d'Égypte et communique un ultime rapport sur le commerce national, avant de quitter la station en avril 1818<sup>685</sup>. Le travail d'enquête se poursuit les années suivantes. En mai 1819, la division commerciale des Affaires étrangères fait parvenir à la Marine une longue mise au point relative aux importations des huiles de l'empire ottoman, commerce prohibé, sur lequel le capitaine de vaisseau Jean Grivel avait rassemblé quelques informations. Deux mois après avoir laissé le commandement de la station au capitaine de vaisseau Des Rotours, Alexandre Dauriac

<sup>680</sup> Consultation de la Base Léonore, « Dauriac, Alexandre », Dossier LH/669/5.

<sup>681</sup> Art. « Grivel (Jean, baron) (1788-1869) », TAILLEMITE, p. 225.

<sup>682</sup> SHD-V-M, BB 4-1397, Rapport de M. de Rigny, CV, commandant la corvette l'*Aigrette* au ministre de la Marine, Mathieu-Louis Molé, 21 octobre 1817 ; SHD-V-M, BB 4-401, CV Halgan, *Renseignements sur la nature des opérations commerciales des habitants, des Français et des étrangers dans les ports où les bâtiments ont relâché et sur les importations et les exportations qui font l'objet de ce commerce*, 1<sup>er</sup> février 1818 ; *ibid.*, *id.*, *Rapport sur l'état dans lequel je laisserai la station du Levant au moment de mon départ*, 4 avril 1818.

<sup>683</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 42.

<sup>684</sup> SHD-V-M, BB 4-401, Ministre de la Marine, baron Portal, au CV Halgan, 5 janvier 1818.

<sup>685</sup> *Ibidem*, CV Halgan au ministre de la Marine, baron Portal, 4 avril 1818.

(1771-1853) transmet au ministère un court mémoire sur le commerce de Chypre<sup>686</sup>. Une masse de données et d'anecdotes sur la marine de commerce hellénique<sup>687</sup>, dont les atouts sont bien compris, est rassemblée puis communiquée à Paris. Une décennie plus tard, alors que la piraterie grecque est devenue un problème majeur, la constitution des convois, la discipline des navires marchands, les embarras divers de ces rassemblements alimentent un nouveau train de rapports. La fin de la guerre d'Indépendance hellénique, la première puis la seconde crise de Syrie modifient quelque peu le cahier des charges de la station.

## **b. Analyser l'impact économique et politique des crises régionales : une tâche banale après 1830**

Sous la monarchie de Juillet, l'expertise commerciale des commandants de la station dont on recherchait l'avis et les analyses depuis 1815, est plus rarement sollicitée. L'efficace répression de la piraterie hellénique à la fin de la décennie 1820, le redressement des échanges franco-ottomans, enfin le relèvement du commerce marseillais, très net après 1835, rendent sans doute moins nécessaire la consultation des marins de l'État. Les renseignements que fournissent les marins se font désormais plus techniques. En mai 1840, le commandant du *Bougainville*, requis en décembre 1839 par l'amiral Lalande, lui fournit un assez long rapport sur un gisement de houille en Crète à proximité de Réthimnon. Comme la restitution aux Ottomans de l'île, alors encore entre les mains de l'Égypte, inquiète la France, quelques pages sont également consacrées à la situation économique et politique de la Crète. Communiqué aux Affaires étrangères, qui avaient demandé ces informations, ce rapport du *Bougainville* ne paraît pas toutefois avoir inspiré d'autres travaux sur les ressources minières du monde égéen<sup>688</sup>.

Par la suite, les informations proprement économiques transmises à la rue Royale puis aux Affaires étrangères sont ponctuelles. Un cahier de notes sur la station du Levant en 1850 examine, à plusieurs reprises, l'état du commerce français à Chypre, à Syra comme à Beyrouth. Les grands produits d'exportation — morue, faïence et quincaillerie — sont identifiés comme le sont les marchandises levantines acheminées dans les ports de Marseille et d'Alger. En novembre de cette même année 1850, le commandant de la station du Levant récupère les rapports transmis par deux de ses subordonnés sur le commerce national au Levant<sup>689</sup>. La détérioration du commerce d'exportation national, concurrencé par les produits anglais et allemands que signalent ces deux officiers, fait l'objet d'une courte synthèse dont le destinataire final est le ministère du

<sup>686</sup> SHD-V-M, BB 4-411, CF Dauriac, « Notes sur le commerce intérieur et extérieur de l'Isle de Chypre », Mai 1820.

<sup>687</sup> Cf. Claude Berland, *La Marine marchande hellénique ; développement et ascension pendant la Révolution française (fin XVIIIe siècle-1821)* ; Montpellier III, 2009.

<sup>688</sup> SHD-V-M, BB 4-600, Commandant du *Bougainville* à l'amiral Lalande, 30 mai 1840 ; *ibidem*, Amiral Lalande au ministre de la Marine, Amiral Roussin, 30 mai 1840. Ce rapport a été reproduit en annexe.

<sup>689</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Commandant Gicquel des Touches, Cahier manuscrit, « Note sur la station du Levant en 1850 ».



Commerce<sup>690</sup>. Ce sont aux consuls, les plus aptes à suivre les affaires commerciales, que le Quai d'Orsay et les ministères demandent les informations statistiques et les rapports sur l'évolution des échanges. Après la guerre d'Orient, la plupart des indications commerciales retrouvées sont reportées dans l'une des quatre rubriques des « Renseignements à fournir par les commandants des bâtiments en cours de campagne », ces feuilles pré-imprimées que l'on fournit aux commandants avant leurs croisières<sup>691</sup>. Secondaires certes, les questions économiques, au sens large du terme, ne sont jamais perdues de vue.

Lors des tensions régionales ou des sorties de crises, la collecte des informations commerciales, mais surtout agricoles, permet en effet à préciser le tableau politique et à anticiper des complications. Alors que l'état de guerre entre les Égyptiens et les alliés anglo-ottomans se précise au printemps 1840, les informations agricoles que Lalande reçoit et transmet à Paris servent à déterminer la capacité de résistance surestimée des forces égyptiennes<sup>692</sup>. L'attention navale aux performances agricoles régionales se fait également plus vive durant la crise d'Orient de 1853. Communiqués sans doute par l'agent consulaire de Jaffa, le principal port de la Palestine, les chiffres approximatifs des exportations palestiniennes de blé d'orge et de maïs sont insérés au rapport de l'*Albatros* du 5 septembre 1853. Le lendemain, le commandant de ce croiseur obtient du consul de France à Haïffa un rapport sur les intérêts commerciaux locaux français qu'il transmet en copie à la rue Royale. La collecte de ces données est explicitement motivée par l'entrée en guerre de la Turquie contre la Russie, protectrice des chrétiens orientaux au Proche-Orient où l'on craint le regain des tensions confessionnelles<sup>693</sup>. Il s'agit, pour la rue Royale, d'avoir une idée des enjeux matériels les plus importants dans l'hypothèse d'un effondrement soudain de l'ordre ottoman dans les provinces arabes du Sultan. Ce même travail de « veille » élargie rythme les grandes affaires de l'ère des *tanzîmat*. Appréhendant, au printemps 1866, l'insurrection des chrétiens crétois, le CA Simon espère (vainement) voir le calme maintenu grâce aux abondantes récoltes attendues. Deux années et demi plus tard, le commandant du *Forbin* anticipe la fin prochaine des combats dans cette île, où la récolte des olives, que l'on sait excellente, exigera beaucoup de bras, et facilitera donc le retour de bien des réfugiés<sup>694</sup>. La même année, le même commandant du *Forbin* rapporte assez longuement sur le cabotage entre la Grèce et la Crète, dont il décrit la situation agricole<sup>695</sup>. Cette attention aux questions économiques s'étend à diverses provinces insulaires et côtières durant la crise d'Orient des années 1875-1878.

La crise balkanique de 1875, que suit en 1876-1877 la détérioration des relations anglo-russes et russo-turques, incite le commandant de la station à identifier les points les plus prospères

---

<sup>690</sup> *Ibidem*, Commandant en chef de la station au ministre de la Marine, VA Romain-Desfossés, Minute des correspondances (Levant), 2 novembre 1850.

<sup>691</sup> Ces doubles feuilles pré-imprimées se trouvent dans le fonds BB 4-1025 au SHD-Vincennes.

<sup>692</sup> SHD-V-M, BB 4-600, Amiral Lalande au ministre de la Marine, Amiral Roussin, 9 mai 1840.

<sup>693</sup> SHD-V-M, BB 4-686, C<sup>mt</sup> de *L'Albatros*, CV Dubreuil, 5 septembre 1853.

<sup>694</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au C<sup>mt</sup> de la station, 2 août 1868 ; *ibidem*, le même au même, 11 septembre 1868.

<sup>695</sup> *Ibidem*, C<sup>mt</sup> du *Forbin* au C<sup>mt</sup> de la station 11 septembre 1868.

— Mytilène — qu'il conviendrait de réserver à la France dans l'hypothèse d'un effondrement brutal de l'empire ottoman<sup>696</sup>. Exposant la richesse des Lesbotes et des migrants venus du royaume des Hellènes, le commandant Richild Grivel (1827-1883) rappelle les trois piliers — coton, huile, blé — du commerce d'exportation et de réexportation de cette île remarquablement placée entre l'Anatolie et le nord de l'Archipel<sup>697</sup>. Ayant évoqué en avril de la même année, les visées britanniques sur la Crète et la rade de La Sude, le commandant de la station s'inscrit banalement dans l'exposé *ante mortem* des dépouilles de « l'Homme Malade de l'Europe<sup>698</sup> ». Rien toutefois de comparable aux minutieux rapports ethnographiques et commerciaux qui, fournis par les services de renseignements de l'armée britannique, précèdent l'accord anglo-turc de 1878 sur Chypre. La situation diplomatique de la France, qui achève son relèvement militaire, lui interdit d'entrer dans une logique de sphères d'influences et de prises de gage.

Quand les rapports envisagent les productions et les marchés locaux, ce sont surtout les détails et quelques indications matérielles concrètes qui émergent. Pris sur le vif, ces éléments sont autant d'indices de la première mondialisation<sup>699</sup>. Servant sur le *Corse*, le médecin de 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit rapporte, en novembre 1877, l'emploi par les pinardiens sétois de raisins secs libanais « mouillés d'eau chaude » dont la fermentation produit un liquide alcoolique de couleur brune que l'on coupera dans le port languedocien avec « du gros vin d'Espagne » pour lui donner « la couleur et le bouquet<sup>700</sup> ». Cinq années plus tard, le commissaire adjoint Girard, qui visite les environs de Smyrne, note le déclin de la production locale de mouchoirs en coton *kalemkiari* remplacés à vil prix par des produits similaires fournis par les usines suisses. Appelé par sa profession à fréquenter les communautés consulaires et commerçantes des ports que rallient sa division, le même agent note également le renchérissement des colorants achetés à l'Europe pour l'industrie du tapis comme l'effet désastreux des entreprises ferroviaires ottomanes sur les forêts côtières<sup>701</sup>. Durant leurs escales, les opérations de ravitaillement et de charbonnage comme l'achat des produits que Toulon ne peut fournir, sont autant d'occasions pour familiariser les seconds et les commissaires du bord, chargés de ces affaires, avec l'insertion croissante des économies levantines, égéennes et nord-africaines aux pôles ouest-européens. Rien ici toutefois qui dépasse le seuil de la connaissance, les rapports comme les écrits plus développés demeurant toujours très loin de la précision des écrits consulaires et des essais spécialisés. Le vrai et dernier grand domaine d'expertise économique dont jouit la Marine dans la seconde moitié du siècle est la question des pêches. Rien de bien étonnant à cela. Par leurs navigations et par les relations qu'ils entretiennent avec les pilotes grecs, les marins de l'État connaissent bien les pêcheurs hantant les eaux brunes de

<sup>696</sup> SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel au ministre de la Marine, CA Montagnac de Chauvance, 17 novembre 1875.

<sup>697</sup> *Ibidem*.

<sup>698</sup> *Ibidem*, Extrait du rapport du commandant de la station du Levant (CV Grivel), 27 avril 1875, communiqué au ministère des Affaires étrangères.

<sup>699</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 François Sénès, *Le Linois*, 23 janvier 1879.

<sup>700</sup> *Ibidem*, n° 13, Médecin de 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit, *Le Corse*, 11 novembre 1877.

<sup>701</sup> M. B. Girard, *Souvenirs* (...), p. 363-369.

la mer Égée et de l’Afrique méditerranéenne. L’évolution de certaines pratiques, ainsi l’emploi des scaphandres dans la pêche aux éponges, ne leur échappe pas. Passés par la division de Terre Neuve et par les stations de garde-pêches métropolitaines, plusieurs stationnaires, ainsi le commandant Grivel et l’amiral Moulac, sont en outre les agents de l’État les plus qualifiés pour suivre ces affaires de pêche au Levant comme en Afrique du Nord, où leur expertise est parfois requise.

### c. Une expertise occasionnellement requise sur les questions halieutiques

En mai 1868, le commandant du *Catinat*, le futur amiral Jaurès (1823-1889) est invité à prendre les renseignements sur la prochaine campagne de pêche aux éponges dans les îles de l’Égée. La récente introduction des scaphandres « pieds lourds » dans cette lucrative activité paraît alors ébranler le monopole des communautés spécialisées, dont les pêcheurs d’éponges de Kalymnos sont la plus notable. Certains espèrent même la prochaine domination des plongeurs-scaphandriers européens et des compagnies nationales sur les communautés grecques<sup>702</sup>. Leur mécontentement, qui se manifeste par des actes de violence matérielle et diverses menaces, pose néanmoins la question inattendue de la sécurité des firmes françaises établies ou désireuses de s’établir<sup>703</sup>. Le travail d’enquête se poursuit les années suivantes, quand le *Roland* puis la *Salamandre* assurent la protection des pêcheurs d’éponge français en mer Égée. Le passage régulier de stationnaires à la saison estivale, cherchant à prévenir les tensions entre les patrons grecs et les entrepreneurs français, s’avère en effet assez proche des missions des garde-pêches dans les eaux nationales<sup>704</sup>. Durant ses patrouilles, le commandant de la *Salamandre* s’intéresse à cette activité à laquelle participe un ancien officier de marine, A. Denayrouze. Entretenant une correspondance assez régulière avec le commandant de la division, l’amiral Moulac, Denayrouze se félicite de son appui, dans lequel il écrit reconnaître la « constante préoccupation pour les intérêts maritimes français », que l’amiral Moulac, alors capitaine de vaisseau, avait montrée en 1863 à la tête de la division du littoral Nord<sup>705</sup>. Cette curiosité pour les affaires halieutiques est encore avérée, à la fin du siècle, dans les eaux tunisiennes. Au lendemain de la campagne de 1881, le médecin major de *La Galissonnière*, le navire-amiral de la station du Levant déployé dans les eaux de la Régence, détaille sa visite d’une usine de congélation de poissons à La Goulette dont il expose les procédés et les résultats<sup>706</sup>. En 1889, la *Revue Maritime et Coloniale* publie une étude poussée du LV Servonnet sur les pêches dans le golfe de Gabès où ses reconnaissances et ses enquêtes lui permettent de donner un tableau complet de l’activité des pêcheurs et des dégradations infligées à la faune sous-marine.

<sup>702</sup> SHD-V-M, BB 4-879, CA Moulac au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 21 mai 1868.

<sup>703</sup> Sur ces incidents, qui font penser aux bris de « mécaniques » rythmant la première industrialisation de l’Europe de l’Ouest, on se reportera à l’appareil de notes du livre de Y. D. Yérakis dans sa traduction française comme à l’avant-propos de Daniel Faget. Cf. Y. D. Yérakis, *Pêcheurs d’éponges (...)*, *op. cit.*, p. 19-23.

<sup>704</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, A. Denayrouze au commandant de la station du Levant, 12 janvier 1869.

<sup>705</sup> *Ibidem*.

<sup>706</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XVII (1879-1882/1883), n° 22, Médecin principal de Division Jules Friocourt, Rapport sur la campagne en Tunisie et en Grèce 1881-1883, s. d. (Premier semestre 1883).

Repéré par le Résident Général Massicault, le commandant Servonnet est rapidement promu attaché naval (1891-1896), son travail consistant à recueillir les informations sur le commerce, la pêche et la mise en valeur du littoral, thèmes qu'il avait examinés dans son article pionnier de 1889<sup>707</sup>. Pour toutes les autres questions économiques sur lesquelles les marins rendent des rapports ou transmettent des informations, la finalité principale du travail de renseignement économique est surtout politique.

### 6. 3. 2. La main droite de la fille aînée de l'Église au service des catholiques du Levant

Alors que s'amenuisent ses missions d'expertise économique sous le Second empire, les tâches politiques de la station du Levant demeurent dominantes et toutes vouées à la défense d'une diplomatie d'influence et de présence culturelle. Depuis le début de l'ère moderne, la France affirme disposer d'un éminent droit de protection sur l'ensemble des catholiques orientaux et latins. Les capitulations de 1740 ont précisé les limites et les modalités de ces prérogatives, sans supprimer les droits comme les prétentions des autres puissances catholiques qui, tout au long de l'époque moderne, envoient au Proche-Orient des missionnaires, des objets liturgiques, des livres et des secours<sup>708</sup>. Ces liens anciens, que l'Empire d'Autriche et l'Italie unifiée entendent développer pour asseoir une diplomatie d'influence, sont perçus comme une menace sous la Deuxième République puis à la fin du siècle<sup>709</sup>. En dépit de ces rivalités, vraies et supposées, la part de la France dans les affaires catholiques d'Orient demeure prépondérante avec l'accord, parfois agacé, du Saint-Siège, et le bon vouloir des autorités ottomanes. *Nolens volens*, jusqu'à la rupture officielle des relations entre la France et Rome en 1904, la France représente le Saint Siège et couvre de son pavillon, avec tout ce que cela signifie, les ressortissants catholiques et leurs pasteurs dans l'empire ottoman comme dans les états tributaires du Sultan<sup>710</sup>. Quelle part revient à la Marine dans ce devoir d'ingérence confessionnel accordé aux Bourbon et réclamé par les régimes successeurs ?

Ponctuelle et limitée avant le XIX<sup>e</sup> s., la protection navale des intérêts de la catholicité au Levant s'exerçait au profit des navires de commerce appartenant aux États catholiques dont les forces ne pouvaient assurer seules la sécurité des pèlerins catholiques au Levant. L'ancienne garantie du pavillon français sur les sujets « des nations chrétiennes » est officiellement étendue aux marins des États pontificaux en 1825-1826, avant qu'un accord ne confirme cette garantie en 1856. Le rôle de police des mers s'étiole toutefois, après 1840. Non seulement l'essor des marines austro-

<sup>707</sup> Sur cet homme passionnant, qui meurt des suites d'un duel en 1896, la notice biographique que lui a consacrée Mme Salkin-Laparra est toujours la référence la plus précieuse. Le centre des Archives diplomatiques de Nantes conserve un dossier sur les ports de Sousse et de Sfax ainsi qu'un dossier « Envoi d'un attaché naval en Tunisie. Candidats » qui permettraient de préciser les traits professionnels et humain de cet expert de l'ombre. Nous remercions Mme Bonnard du Centre des Archives de Nantes pour nous avoir donné en 2019 d'amples précisions sur ces pièces non consultées. Cf. Geneviève Salkin-Laparra, *Marins et diplomates (...)*, op. cit., p. 6 ; 417-418.

<sup>708</sup> Chantal Verdeil, *La mission jésuite du Mont-Liban et de Syrie (1830-1864)*, Les Indes Savantes, p. 109-114 et 281-282.

<sup>709</sup> J. de Préneuf, « Du rival (...) », art. cité, p. 40-41.

<sup>710</sup> Joseph Hajjar, *Le Vatican-la France et le catholicisme oriental (1878-1914)*, *Diplomatie et histoire de l'Église*, 1979, Paris, Bibliothèque Beauchesne, p. 264-324.

italiennes répond à cette mission que rend de moins en moins utile le quadrillage ottoman sur les espaces de piraterie résiduels. Dès lors, l'action protectrice de la Marine au profit de la catholicité s'exerce sur les côtes égéennes et proche-orientales au bénéfice immédiat des missionnaires et des congrégations catholiques. Sans être spectaculaire, la tâche n'est pas insignifiante. Le dynamisme et l'influence culturelle de ces communautés, où les Français sont majoritaires, ne cessent en effet de se renforcer après 1840, au sein des minorités chrétiennes<sup>711</sup>.

#### a. Les chrétiens du Levant : des mondes familiers et tardivement estimés

À l'est de Malte, les chrétiens de confession catholique forment des groupes fort différents les uns des autres. Connaissant ces différences linguistiques et culturelles, les stationnaires distinguent soigneusement les Maronites arabophones, de rite oriental, des « Latins de l'Archipel », hellénophones, dont les ancêtres, parfois d'origine Vénitienne ou « franque », leur ont laissé l'attachement confessionnel et liturgique à l'église de Rome. Ces « chrétiens d'Orient » présentent toutefois trois traits communs : une foi communautaire ardente, un vif attachement à leur clergé régulier, indigène et missionnaire, une situation de minorité confessionnelle voire de marginalité socio-politique enfin.

À l'exception des Maronites, le premier des groupes ethno-confessionnels libanais, les catholiques, qu'ils soient de rite latin ou grec, sont numériquement minoritaires au Levant où dominant l'islam, le christianisme orthodoxe et les églises pré-chalcédoniennes. Dans les Cyclades, composante archipélagique du royaume de Grèce, les catholiques romains forment la minorité confessionnelle la plus visible. Depuis l'ère Vénitienne, les catholiques hellénophones de rite latin vivent en effet majoritairement dans les ports des Cyclades, des îles Ioniennes (Kastro, Santorin, Port-Vathy, Tine ou Tinos, Corfou) comme à Chypre (Larnaca). Une feuille de renseignements, remplie par un croiseur durant la guerre de Crimée, compte 700 catholiques taniotes en 1854-1855, soit un douzième de la population, mais à peine 300 âmes à Naxie sur 15 000 insulaires<sup>712</sup>. En avril 1855, le commandant du *Prométhée* donne des chiffres assez proches puisqu'il estime que les Naxiotes de rite latin, « très attachés à leur religion », ne sont pas plus de 400<sup>713</sup>. Au commencement du siège de Sébastopol, les « Latins » de Santorin sont estimés à 700 âmes<sup>714</sup>. Très faible certes au regard de l'hégémonie orthodoxe sur le monde ouest-égéen, la présence des catholiques hellénophones est néanmoins concentrée dans les îles de faible superficie — Santorin

<sup>711</sup> SHD-V-M, BB 4 1478, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA Bouët-Willaumez, commandant la station du Levant, le 15 mai 1856.

<sup>712</sup> SHD-V-M, BB 4-1025, L 49, « Renseignements à fournir (...), Ports visités Tine, Naxie, Santorin », Années 1854-1855.

<sup>713</sup> *Ibidem*, L 65, « Renseignements à fournir (...), Naxie », Avril 1855.

<sup>714</sup> *Ibidem*, L. 66, « Renseignements à fournir (...), Santorin », Novembre 1854. Si l'on compare ces chiffres avec ceux que donne Alexandre Massé, on est frappé par le déclin démographique des Latins en moins d'une génération. Nous n'avons pas eu le loisir de confirmer les données navales, que nous pensons prises aux sources consulaires. Si elles étaient avérées, il faudrait y voir le reflet d'une position bien plus délicate qu'elle ne l'était à l'âge ottoman où les Latins étaient des intermédiaires appréciés de la Porte. A. Massé évoque des relations conflictuelles au début des années 1830, mais ne parle pas d'apostasies générales, pourtant avérées au XIX<sup>e</sup> siècle comme à l'époque moderne. A. Massé, « La protection (...) », art. cité, p. 106-107 ; 116.

— et sur les côtes. Une forte présence ecclésiastique est, également, bien notée par les marins qui font souvent escale dans les ports des Cyclades. Composé en 1850 par un stationnaire du Levant, un cahier manuscrit signale à Syra un évêque résidant, un couvent des Soeurs Françaises de Saint-Joseph, ainsi qu'une école tenue par deux ecclésiastiques<sup>715</sup>. En dehors de ces points, la présence de ces hellénophones fidèles à Rome, anciennement sujets de Venise, est insignifiante. Une décennie plus tard, les correspondances navales parlent d'une trentaine de catholiques à Samos, tandis que Scio en compterait trois centaines.

Au Proche-Orient, l'arrière-pays syrien et palestinien concentre le gros des communautés catholiques arabophones, bien établies dans les capitales régionales et provinciales telle Damas. La part des catholiques latins et orientaux dans les villes portuaires ne cesse toutefois d'augmenter au premier XIX<sup>e</sup> siècle avec l'intégration économique de l'Asie Mineure aux marchés européens. Les Maronites, qui se tenaient à l'écart de la plupart des villes portuaires au XVIII<sup>e</sup> siècle, quittent l'arrière-pays du Mont-Liban pour les grands ports provinciaux et régionaux. Aux mobilités économiques s'ajoutent, ponctuellement, les exodes brutaux qui jettent dans les ports libanais et syriens des milliers de chrétiens orientaux et des dizaines de religieux français chassés par les massacres (1841, 1845, 1860) et les crises internationales (1853, 1876-1877)<sup>716</sup>. En août 1860, l'amiral Jéhénne dénombre 10 000 fugitifs, massivement damascènes, dans le seul port de Beyrouth. Saïda, estime-t-il, en compterait 4 500<sup>717</sup>. Les autres ports proche-orientaux, Latakieh et Tripoli de Syrie, mais également Alexandrie, comptent également des milliers de chrétiens chassés par les violences et la terreur. Malgré le retour en d'une partie des réfugiés maronites dans leurs villages en 1861, la présence des chrétiens d'Orient s'inscrit de plus en plus fermement dans le paysage topographique et sonore des ports ottomans, mais aussi égyptiens<sup>718</sup>. Cette polarisation côtière et portuaire des chrétientés catholiques, indigènes ou expatriées, fait donc de la station du Levant et du service consulaire les seules institutions capables d'en donner un tableau synthétique, de montrer à ces communautés le visage de la France, le cas échéant, de les rassurer voire, plus rarement, de les évacuer<sup>719</sup>.

Dès le premier XIX<sup>e</sup> siècle, les contacts répétés avec les populations catholiques insulaires — les Latins de l'Archipel — et les chrétientés portuaires de Syrie et du Liban permettent aux marins de se faire « une certaine idée » des Levantins, que déforment leur catholicité, la compétition franco-britannique et l'orientalisme. Trois sentiments, contradictoires ou divergents, animent les rapports et les notices de renseignements. La sympathie est acquise pour ces chrétientés orientales qui, sauf au Liban, sont minoritaires, voire ultra-minoritaires, et très exposés aux passions

<sup>715</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Commandant Gicquel des Touches, Cahier manuscrit, « Note sur la station du Levant en 1850 ».

<sup>716</sup> Jérôme Bocquet, *Missionnaires français en terre d'Islam. Damas 1860-1914*, Les Indes Savantes, 2005, p. 28-29 ; Yann Bouyrat, *Devoir d'intervenir ? L'expédition « humanitaire » de la France au Liban, 1860*, Paris, Le Vendémiaire, 2013, p.152-193.

<sup>717</sup> SHD-V-M, BB 4-785, Amiral Jéhénne au ministre de la Marine, 11 août 1860.

<sup>718</sup> B. Girard, *Souvenirs d'une campagne dans le Levant (...)*, op. cit. p. 255-260 ; Raoul Ilbert, *Alexandrie 1830-1930. Histoire d'une communauté citadine*, 2 vol., IFAO, 1996 ; C. Verdeil, *La Mission jésuite (...)* op. cit., p. 211-212.

<sup>719</sup> Cette mission est exposée dans la quatrième et dernière partie.

religieuses et nationales que provoquent les ingérences occidentales. Dans les cantons les plus paisibles comme Santorin, les stationnaires notent ainsi la dégradation des relations entre catholiques latins et leurs compatriotes orthodoxes durant la crise franco-russe dite des Lieux Saints de 1852 et surtout pendant les mois qui précèdent la guerre de Crimée<sup>720</sup>. En second lieu, la loyauté envers la France des catholiques hellénophones ou arabophones est trop souvent manifestée pour ne pas émouvoir. Sans ignorer les raisons opportunistes de cet attachement, les marins le jugent en effet sincère. Cette loyauté ne se nourrit-elle pas en outre d'une pratique scolaire du français appris dans les écoles tenues par les congrégations enseignantes qui prospèrent en Méditerranée orientale depuis 1830<sup>721</sup>. L'enseigne de vaisseau Villaret de Joyeuse souligne ainsi, en 1852, l'attachement passionné des Maronites à la France et l'importance présente et future des deux collèges jésuites de Gazir et d'Antoura « fréquentés par beaucoup d'enfants maronites [...] qui deviennent de précieux instruments de civilisation et peut-être d'influence<sup>722</sup> ». Les marins mêlés aux affaires du Liban devaient répéter les mêmes propos, une décennie plus tard. L'intérêt d'une protection renforcée inspire néanmoins la méfiance d'une fraction de marins qui critiquent un engagement trop ouvertement pro-catholique de la France. Cette prudence chafouine est assez nette sous la monarchie de Juillet qui doit gérer les contentieux accrus opposant les orthodoxes aux catholiques des Cyclades, désormais grecques<sup>723</sup>. Certes la guerre de Crimée permet à la France de faire lourdement entendre sa voix au Liban comme en Syrie mais, une fois la guerre d'Orient finie, l'influence nationale s'évanouira, prophétise le commandant Dalmas de Lapérouse. Doit-on et peut-on par ailleurs envisager après 1860 l'indépendance des Libanais chrétiens pour les préserver de nouveaux massacres ? Les catholiques orientaux manquent aux yeux des marins de toutes les vertus militaires : les Maronites sont divisés et ne respectent plus leurs aristocrates, alors que les Druzes restent soudés autour de leurs chefs claniques. Si le regard naval sur les Levantins est le plus souvent compatissant, mais rarement admiratif, les vues sur les établissements missionnaires sont autrement plus favorables.

### **b. Les établissements catholiques au Levant : d'ardentes « petites France »**

Le dynamisme économique et démographique des catholicités levantines facilite au premier XIX<sup>e</sup> siècle le retour ou l'enracinement de nombreuses congrégations dans les îles de la mer Égée comme sur les côtes proche-orientales. Perceptible avant 1840, leur essor s'accélère sous le Second empire sous l'effet combiné du développement de l'esprit missionnaire en France et de la tolérance bienveillante des régimes égyptien et turc, soucieux d'accélérer la modernisation de leurs systèmes sanitaires et scolaires. Dans une moindre mesure, les gouvernements grec et bulgare obéissent aux

<sup>720</sup> SHD-V-M, BB 4-1025, L. 66, « Renseignements à fournir (...). Renseignements politiques, Santorin, Novembre 1854.

<sup>721</sup> *Ibidem*, L. 65, « Renseignements à fournir (...) Nauxie, Avril 1855 ; A. Massé, « La protection (...) », art. cité, p. 116-118.

<sup>722</sup> SHD-V-M, BB 4-1025, Enseigne de vaisseau Villaret de Joyeuse au contre-amiral commandant la station du Levant [Joseph Romain-Desfossés], *Rapport sur le commerce et l'influence de la France*, 30 septembre 1852.

<sup>723</sup> A. Massé, « La protection (...) », art. cité, p. 117-118.

mêmes motivations dans leur politique d'accueil. Parallèlement, la croissance numérique des populations littorales suscite l'implantation de dizaines d'écoles de quartier et de dispensaires tenus par les ordres religieux spécialisés tels les Soeurs de la Charité et les Frères des Écoles Chrétiennes dont la tolérance et l'efficacité pédagogique sont très appréciées<sup>724</sup>. Dans cet âge d'essor missionnaire, les nombreux ordres féminins et masculins, qu'ils soient enracinés de longue date ou nouvellement venus, se partagent les grandes missions éducatives, hospitalières et charitables, les bénéfiques et les embarras de cette action humanitaire.

Si les jésuites et les lazaristes, anciennement implantés au Levant, les Frères des Écoles Chrétiennes, mais également les Pères Blancs, établis à Jérusalem en 1877-1878, sont les grands acteurs de l'instruction des garçons, les Ursulines (Tine), les Soeurs de Saint-Joseph (Syra, Tyr, Beyrouth, Alep, Larnaka) et la congrégation de la Notre-Dame de la Compassion (Corfou) se partagent l'éducation des filles en mer Égée<sup>725</sup>. Actives au Levant sous la monarchie de Juillet, les Filles de la Charité fondent des écoles de quartier au Liban (Ras Beyrouth, 1870), forment des institutrices et se consacrent beaucoup aux affaires sanitaires où leur efficacité pragmatique et leur dévouement, dans les périodes épidémiques, leur valent d'être accueillies dans les principales villes levantines. En 1886, on ne compte pas moins de 209 « soeurs du bouillon » au Proche-Orient. Ces religieuses disposent au Levant de treize maisons quand elles en avaient une à la fin de la monarchie de Juillet. Congrégations également très actives, une communauté de Notre-Dame-de-Sion, présente en Syrie, comme les Oblates de l'Assomption mènent de front les activités éducatives, sanitaires et charitables.

Si les ordres religieux présents en Palestine depuis le Moyen-Âge, tels les Franciscains, sont et demeurent européens, la plupart des maisons religieuses fondées ou reconstituées aux époques moderne et contemporaine sont d'origine française<sup>726</sup>. Ce sont ainsi des soeurs françaises de l'ordre de Notre-Dame de la Compassion, fondée à Toulouse en 1818, qui s'implantent, quatre décennies plus tard à Corfou pour y fonder une école de jeunes filles<sup>727</sup>. Les Lazaristes, les Filles de la Charité comme les Soeurs de Saint-Joseph de l'Apparition sont massivement recrutés en France<sup>728</sup>. Visitant Syra en 1850, un stationnaire signale un couvent de « soeurs françaises de Saint-Joseph<sup>729</sup> ». Il en va de même des Oblates de l'Assomption, une congrégation languedocienne très active sur les rives de la mer Noire au second XIX<sup>e</sup> siècle. Autre communauté toute française d'inspiration, les

<sup>724</sup> Jean Riffier, *Les Oeuvres françaises en Syrie (1860-1923)*, L'Harmattan, 2000, p. 78-83.

<sup>725</sup> Il s'agit ici d'un exposé sommaire, les Franciscains assumant des missions enseignantes ainsi en Terre Sainte comme à Chypre.

<sup>726</sup> J. Bocquet, *Missionnaires français (...)*, *op. cit.*, p. 24-25, 132-133 ; C. Verdeil, *La mission jésuite (...)*, *op. cit.*, p. 41-56.

<sup>727</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Anonyme, « Memorandum sur les Religieuses françaises de Corfou », s.d. (vers 1865).

<sup>728</sup> Joseph Michel, *Missionnaires bretons d'outre-mer XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes, PUR, 1997, p. 176-178 ; C. Verdeil, *La mission jésuite (...)* *op.cit.*, p. 81; Isabelle Dasque, « Les Filles de la Charité et la présence française en Orient. L'émergence d'une diplomatie charitable à Constantinople (1839-1914) », dans Matthieu Brejon de Lavergnée (dir.), *Des Filles de la Charité aux soeurs de Saint-Vincent-de Paul. Quatre siècles de cornettes*, Honoré Champion, 2016, p. 229-252.

<sup>729</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10 Commandant Gicquel des Touches, Cahier manuscrit, « Note sur la station du Levant en 1850 ». C'est moi qui souligne ici.



Missionnaires d'Afrique ou « Pères Blancs », que leur fondateur, M<sup>gr</sup> Lavigerie, déploie du Maghreb au Machrek<sup>730</sup>. Venus en Terre Sainte en 1877-1878, ces missionnaires reçoivent ainsi, en 1882, la lourde charge de former le clergé melkite<sup>731</sup>. Les membres nationaux de la Compagnie de Jésus deviennent également prépondérants au second XIX<sup>e</sup> siècle grâce au dynamisme de la province de France alors que le recrutement italien décline<sup>732</sup>. Entretien avec les autorités françaises des relations plus conflictuelles, héritées de leur suppression passée et de leurs liens supposés avec Rome, les Jésuites n'en sont pas moins un ordre très français au Levant. Ils ne comptent pas moins de 110 pères en Syrie en 1890, mais 160 en 1914<sup>733</sup>. Tout au long du siècle, la part des religieux et des religieuses français au Levant ne cesse donc d'augmenter. Si la proportion des Françaises et des Français varie selon les congrégations, elle est particulièrement forte dans les familles assomptionniste et vincentienne — autant les Lazaristes que les Filles de la Charité — qui ont été fondées en France<sup>734</sup>.

Quand les marins français ont-ils senti l'essor de cette présence missionnaire nationale ? Les rapports rédigés dans le courant des années 1830 et surtout de la décennie suivante comportent plusieurs indices. Au lendemain de la seconde crise de Syrie, un officier reconnaît à l'Autriche comme à la Sardaigne de justes prétentions au protectorat des catholiques orientaux, puisque ces gouvernements ont « dans la Montagne beaucoup de religieux de leur nation<sup>735</sup> ». La présence des jésuites français est toutefois bien signalée et leur oeuvre éducative à laquelle participent d'autres missionnaires n'échappe pas à l'attention française. Après avoir souligné, en juillet 1841, la très médiocre influence culturelle de l'Angleterre au Liban comme en Syrie, le commandant de la *Créole*, se réjouit, en septembre, l'échec complet de ses « tentatives faites pour établir des écoles dans la Montagne<sup>736</sup> ». L'emprise française sur la catholicité orientale n'a pas alors encore atteint son apogée. Brossant, au début de 1848, un tableau de la situation catholique en Syrie, le commandant d'Harcourt note la forte présence des ecclésiastiques italiens. Dans un second rapport, très détaillé, que l'officier transmet en juillet 1848, la présence missionnaire nationale est tout simplement (et volontairement ?) passée sous silence par cet officier qui, singularité notable, recommande l'abandon de toute protection confessionnelle au Liban<sup>737</sup>. Un tel aveuglement n'est tout simplement plus imaginable les années suivantes. L'activité éducative des missionnaires se fait

<sup>730</sup> Charon Cyrille, « Le Séminaire Sainte-Anne à Jérusalem », *Échos d'Orient*, t. 12, n°77, 1909, p. 234-241; [https://www.persee.fr/doc/rebyz\\_1146-9447\\_1909\\_num\\_12\\_77\\_3801](https://www.persee.fr/doc/rebyz_1146-9447_1909_num_12_77_3801)

<sup>731</sup> J. Hajjar, *Le Vatican-la France et le catholicisme oriental (1878-1914)* (...), *op. cit.*, p. 19 ; J. Riffier, *Les Oeuvres françaises* (...), *op. cit.*, p. 46-47; 51-61 ; Bernard Le Leannec, « L'Assomption en Orient. Un aperçu historique de ses missions », *Cahiers du Bicentenaire d'Alzon*, n° 6, p. 59-73 ; <http://peresblancs.org/jerusalem.htm>.

<sup>732</sup> C. Verdeil, *La mission jésuite* (...), *op. cit.*, p. 80.

<sup>733</sup> J. Bocquet, *Missionnaires français* (...), *op. cit.*, p. 135.

<sup>734</sup> *Ibidem*, p. 129-130 ; I. Dasque, art. cité, p. 232.

<sup>735</sup> SHD-V-M, BB 4-608, Instructions au c<sup>mt</sup> de *La Créole*, 1<sup>er</sup> mai 1840.

<sup>736</sup> *Ibidem*, C<sup>mt</sup> de *La Créole* au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 14 septembre 1841.

<sup>737</sup> SHD-V-M, BB 4-662, CC d'Harcourt au c<sup>mt</sup> de la division navale du Levant, 6 mai 1848 ; *ibidem*, CF d'Harcourt au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 17 juillet 1848.

désormais trop bien sentir pour être tue. Anciens ou non, la plupart des établissements catholiques sont, en outre, bâtis sur les côtes ou non loin du littoral, tels le collège jésuite d'Antoura et le couvent franciscain de Jaffa<sup>738</sup>. Cette situation côtière facilite leur « visite » par les états-majors des croiseurs de la division du Levant<sup>739</sup>. Durant le temps de commandement du CA Moulac (1867-1868), les archives de la station évoquent ainsi, au premier semestre 1868, la visite à Santorin du couvent des Lazaristes et de l'école des Soeurs de la Charité, mais également le séjour du navire-amiral à Scio, où se trouve une petite communauté catholique. L'année suivante, l'état-major du *Forbin* mouillant dans la rade de Salonique est invité à se rendre dans un établissement lazarisste. Ces tâches semi-protoculaires s'avèrent assez lourdes, à dire vrai, quand le nombre des croiseurs se réduit. Durant l'été 1909, le *Faucon*, stationnaire dans les eaux crétoises, est détaché sur les côtes d'Asie Mineure où il ne visite pas moins de treize établissements religieux, hospitaliers et éducatifs.

Durant ces visites généralement rythmées par la distribution des prix scolaires, les solennités liturgiques, et quelques entretiens, les officiers français notent la très forte odeur du pays natal qu'exhalent ces maisons où l'on peut parler avec des compatriotes et parfois aussi retrouver des « pays » ayant embrassé la vie religieuse. À la Belle Époque, le militantisme catholique d'une fraction croissante des familles navales rend en outre assez banales les retrouvailles entre des parents proches et lointains, des amis et des « alliés ». Jeune officier, l'amiral Daveluy est l'objet en Tunisie de la particulière bienveillance d'un ecclésiastique français, le père Delattre, qui n'ignorait pas la réputation de sainteté d'un sien oncle, Saint Antoine Daveluy, martyrisé en Corée en 1866<sup>740</sup>. À Santorin, à Beyrouth comme à Salonique et partout où des soeurs et des frères exercent leur mission, la francophonie de leurs maisons comme l'amour très ostensible de la France que véhiculent les bons pères et les religieuses sont les deux traits marquants du système éducatif missionnaire catholique au Levant<sup>741</sup>.

### c. Une admiration parfois agacée pour l'élite (française) de l'Église militante

L'esprit de clocher le plus étroit ne règne pas entre les missionnaires et les marins français. Qu'ils soient catholiques « renforcés », indifférents et parfois libres-penseurs anti-cléricaux, les stationnaires sont des juges généralement impartiaux de la société ecclésiastique au Levant. Si les religieux français sont nombreux et dévoués, ils n'ont pas le monopole de la sainteté. En outre, les missionnaires et prélats italiens, dont le zèle et l'austérité sont très admirés, manifestent à l'égard de

<sup>738</sup> On mettra toutefois à part les fondations des Oblates de l'Assomption qui se sont établies à « parts égales » sur les côtes (Varna, Bourgas, Trébizonde) et dans l'intérieur (Plovdiv; Konya), dès les origines de leur implantation dans les Balkans comme en Turquie d'Asie. La lutte contre le protestantisme amène également les Jésuites comme les autres ordres missionnaires à pénétrer en profondeur en Irak comme au Kurdistan ottoman. La polarisation côtière des établissements missionnaires n'en est pas moins un processus généralisé au long du siècle. Bernadetta Zediu, « Les Oblates de l'Assomption en Orient », *Cahiers du Bicentenaire d'Alzon*, n° 6, 2010, p. 33-58 ; C. Verdeil, *La mission jésuite (...), op. cit.*, p. 213.

<sup>739</sup> À titre d'exemple : SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant de *La Salamandre* au c<sup>mt</sup> de la division navale du Levant, 15 juillet 1869.

<sup>740</sup> DAVELUY, I, p. 47.

<sup>741</sup> B. Girard, « Souvenirs (...) », art. cité, p. 80.

la France assez d'estime et de bonne humeur pour éviter de pénibles situations. Après avoir rendu visite en 1863 à M<sup>gr</sup> Valerga, patriarche latin de Jérusalem, résidant momentanément à Beyrouth, le commandant de l'*Impétueuse* ne doute pas de ses sympathies pro-autrichiennes, avivées sans doute par l'unification italienne. L'évêque a toutefois l'intelligence cordiale d'honorer l'action récente de la France lors des massacres du Liban et de Damas<sup>742</sup>. À Chypre, les religieux italiens prennent également soin de continuer de prier publiquement pour la France après 1878, alors même que l'île passe sous administration britannique. D'anciennes traditions résistent également aux tensions diplomatiques et médiatiques. Jusqu'à l'extrême fin du siècle, il est ainsi d'usage pour les états-majors navals visitant Jérusalem de descendre chez les Franciscains, alors majoritairement italiens, qui ont la custodie (*i.e.* la garde) des Lieux Saints et la charge des pèlerins<sup>743</sup>. Ces visites se font toujours dans un esprit de cordialité où la finesse des uns et des autres peut se déployer<sup>744</sup>. Les stationnaires ne sont pas enfin aveugles aux défauts les plus marquants de leurs compatriotes. Ayant beaucoup astiqué les eaux proche-orientales au début du siècle, René Daveluy dit le plus grand mal de la supérieure d'un hôpital des Filles de la Charité qui, soeur d'un officier de marine, commandait son petit monde avec un formidable aplomb et une roserie consommée<sup>745</sup>.

Cet agacement tempère, mais n'obère jamais une profonde admiration pour ces centaines de prêtres, de religieuses et de missionnaires français ayant voué leur vie à humaniser les sociétés balkaniques et proche-orientales. La discipline sévère des congrégations féminines et masculines, leur sens aigu du devoir, leur acceptation parfois exubérante du martyr enfin sont autant de vertus qu'un officier de marine aime à reconnaître pour des qualités toutes militaires et navales<sup>746</sup>. La tenue des maisons, que facilitent l'enrichissement progressif des oeuvres comme la générosité des États et des fidèles, frappe favorablement des officiers habitués à juger un navire à la propreté du pont et des uniformes comme à la rapidité des manoeuvres. Dans sa tournée des établissements missionnaires de la mer Égée, le CA de Marquessac loue « la bonne gestion » et « l'économie » de l'établissement des Ursulines de Tine, bien conseillées, ajoute-t-il, par neuf pères jésuites<sup>747</sup>. Les mêmes vertus d'ordre lui en imposent à Syra, où coexistent les Soeurs de Saint Joseph et les Soeurs la Charité. L'amour du savon et des Saintes Écritures ne paraît pas avoir été enfin au Levant un monopole protestant. Visitant les établissements catholiques de Beyrouth en 1882, le commissaire adjoint Girard, dont le rôle à bord est de veiller avec le médecin à l'hygiène alimentaire, décrit l'une

<sup>742</sup> SHD-V-M, BB 4-831, C<sup>mt</sup> *L'Impétueuse* au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 6 août 1863.

<sup>743</sup> AMAE, La Courneuve, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Série, Turquie 300 bis, Ministère de la Marine au Ministère des Affaires étrangères, 7 octobre 1899 ; DAVELUY, II, p. 428 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Custodie\\_franciscaine\\_de\\_Terre\\_sainte#Organisation](https://fr.wikipedia.org/wiki/Custodie_franciscaine_de_Terre_sainte#Organisation).

<sup>744</sup> À titre de comparaison, on pourra se reporter aux discours très courtois (mais un peu moqueurs) des Franciscains de Jérusalem lors de la cérémonie de réception du consul général de France à Jérusalem. Cf. <https://blog.jeunes-cathos.fr/2013/12/17/lentree-surprenante-du-consul-de-france-a-jerusalem/>

<sup>745</sup> DAVELUY, II, p. 406.

<sup>746</sup> Cette similitude entre les deux sociétés deviendra un topos sous la plume des officiers de marine catholiques les plus fervents au XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>747</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, VA Galiber, 6 juillet 1885.

de ces maisons en des termes qui s'appliquerait au faux-pont d'un beau navire de guerre : « Les classes, les dortoirs, les réfectoires sont vastes et bien aérés ; l'infirmerie (..) ne laisse rien à désirer, comme propreté et bonne installation ; les cuisines et les caves sont des modèles du genre (...)»<sup>748</sup> ». Aux heures d'angoisse et de dénuement, les mêmes qualités domestiques, charitables et viriles que manifestent les religieuses et les frères sont rappelées avec une évidente fierté. Présent devant Saïda en juin 1860, le commandant Krantz dit son admiration pour les soeurs de la Charité qui se dévouent aux réfugiés maronites : « d'admirables femmes, les seules qui conservent toute leur tête<sup>749</sup> ». La propreté des locaux, leur gestion parfaite des aliments distribués suscitent également des commentaires que l'on pourrait trouver par ailleurs au terme d'une inspection générale<sup>750</sup>. Au lendemain des massacres de Cilicie de 1909, alors que leurs établissements ont disparu dans les flammes, les Soeurs de Saint-Joseph et les pères jésuites d'Adana impressionnent les marins qui les côtoient, fiers de voir cette poignée de Français tenir bon et rendre aux réfugiés les meilleurs services<sup>751</sup>. Certes cet amour des religieux pour la France est parfois bien embarrassant quand, méprisant les usages diplomatiques, les missionnaires arborent le drapeau tricolore, dont le pavoisement en terre étrangère, comme signal d'extraterritorialité et d'inviolabilité, est de droit une prérogative diplomatique et consulaire. L'exaltation téméraire de certains missionnaires, particulièrement jésuites, durant les massacres de 1860, paraît au commandant La Roncière Le Noury, tout bonnement proche de l'inconscience<sup>752</sup>. Les conversions au catholicisme soit individuelles soit collectives qui ponctuent l'émergence étatique des nations balkaniques sont également lourdes d'embarras. Au lendemain de la campagne d'Italie, La Roncière envisage, sans la moindre sympathie, le mouvement de conversion au catholicisme de milliers de grecs orthodoxes thessaliens croyant ainsi échapper au joug fiscal turc, particulièrement féroce dans cette région de grande culture d'exportation, comme à la rapacité des agents de leurs évêques<sup>753</sup>. Embarrassant parfois certes, cet amour sincère de la France que leurs compatriotes missionnaires ont enraciné dans leurs maisons est trop sincère et indéfectible pour que les marins y soient insensibles.

Tous les rapports disent et répètent le fidèle attachement à la France des maisons religieuses, insensibles aux ondulations de la politique romaine du Second empire et ne bronchant pas aux

---

<sup>748</sup> B. Girard, « Souvenirs (...) », art. cité, p. 80.

<sup>749</sup> Commandant Krantz au commandant la station du Levant, 28 juin 1860, LA RONCIÈRE, II, p. 247.

<sup>750</sup> *Ibidem*.

<sup>751</sup> CA Pivet, commandant l'escadre légère de la Méditerranée au ministre de la Marine, Alfred Picard, 27 mai 1909. Pièce XII extraite de la sous-série SS<sup>ed</sup> 100 dans « Documents militaires français sur les massacres de Cilicie, en avril 1909, et le sauvetage des Arméniens de Kessab par la Marine française dans la baie de Bazit », Documents compilés et édités par Paul B. Paboudjian, *Revue d'Histoire arménienne contemporaine*, t. III, *La Cilicie (1909-1921) : des massacres d'Adana au mandat français*, (sous la dir. de Raymond H. Kévorkian), 1999. Consultation de la base documentaire sur le site « Imprescriptible » (<https://www.imprescriptible.fr/rhac/tome3/>).

<sup>752</sup> Baron Camille Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 7 août 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 248-249.

<sup>753</sup> SHD-V-M, BB 4-785, CV Clément de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 13 avril 1860.

politiques de laïcisation menées en France après 1885<sup>754</sup>. Outre leur patriotisme, les religieux français, soutenus par le Saint-Siège, s'en tiennent aux données réelles. Obligés de tenir bons dans un environnement majoritairement musulman ou orthodoxe, parfois hostile et dangereux, les missionnaires apprécient à sa juste mesure la politique très longtemps bienveillante de l'Empire et de la République à leur égard<sup>755</sup>. Alors même que l'anticléricalisme prend un tour de plus en plus virulent après 1885, la France ne peut en effet que soutenir la présence massive d'enseignants et d'enseignantes dévoués qui servent, au sein des élites musulmanes et chrétiennes, la cause de la francophonie et de la francophilie et que menacent les entreprises éducatives anglo-saxonnes<sup>756</sup>. Ces louanges ne vont pas sans une simplification parfois extrême des situations et des choix ou des politiques pédagogiques des congrégations. Leur tolérance, leur accueil des élèves venant des communautés juive, orthodoxe, musulmane, enfin leur souci des milieux populaires sont autant de qualités humaines et proprement politiques dont l'amiral Fournier crédite en 1899 les établissements du Pirée des oblats de Saint-François de Sales et des Soeurs de Saint Joseph<sup>757</sup>. Jamais remise en question, cette vision toute politique des oeuvres scolaires catholiques permet ainsi la naissance de la faculté jésuite de médecine de Beyrouth qui, voulue par Gambetta et M<sup>gr</sup> Lavignerie, sera toujours généreusement soutenue par les gouvernements et parlements nationaux<sup>758</sup>. Sans déjouer les attaques des loges locales<sup>759</sup>, les « bons pères » et les mères supérieures, évoluant « *in partibus infedilium* », trouvent de solides alliés dans le personnel consulaire contre les schismatiques orthodoxes et les protestants<sup>760</sup>. N'étant jamais soupçonnés de complaisance envers les intérêts catholiques, les plus anticléricaux d'entre eux s'avèrent même les plus efficaces relais parisiens des plaintes latines.

*Nihil novi sub sole*, le front commun catholique contre le protestantisme (anglo-saxon) est une vieille tradition au Levant où les missions françaises comme les prélats libanais et syriens ont toujours su combler leurs différends face aux entreprises missionnaires protestantes. Rien de bien propre enfin au Levant. Dans l'Afrique équatoriale française de l'immédiat après-guerre, M<sup>gr</sup> Augouard, le très coriace « évêque des anthropophages », et le gouverneur Augagneur, un authentique mangeur de curés radical-socialiste, reconstituent, avec une roublardise consommée, l'Union Sacrée contre les efforts protestants habilement confondus aux intérêts allemands et anglo-saxons.

---

<sup>754</sup> Cette loyauté est globalement attestée, mais des logiques opposées comme les besoins missionnaires donnent périodiquement lieu à des rapprochements de la famille vincentienne vers l'Autriche-Hongrie, riche en talents et en langues. I. Dasque, « Les filles .... », art. cité, p. 240-242 et 246-248.

<sup>755</sup> I. Dasque, « Les filles ... », art. cité, p. 239.

<sup>756</sup> J. Riffier, *Les Oeuvres françaises (...)*, *op. cit.*, p. 64-67.

<sup>757</sup> SHD-T-M, 170 C 221, VA Fournier, 2 novembre 1899.

<sup>758</sup> J. Riffier, *Les Oeuvres françaises (...)*, *op. cit.*, p. 53-61.

<sup>759</sup> I. Dasque, « Les filles ... », art. cité, p. 251.

<sup>760</sup> C. Verdeil, *op. cit.*, p. 56-68, 212, 302-307, 349-352.

#### d. Comment honorer, assister et protéger les missions

Comme tout ce qui affecte ces établissements touche, de près ou de loin, l'honneur et le renom de la France, le premier travail des stationnaires est de suivre la situation des congrégations, particulièrement en Grèce où les mesures anti-catholiques, d'inspiration nationaliste, mène à d'irritantes campagnes de persécution administrative après 1856. Les rapports suivent ainsi de manière fort détaillée les embarras qui accablent une école catholique à Corfou, au lendemain de la cession des îles Ioniennes à la Grèce, et les menées anti-catholiques dans l'île de Samos<sup>761</sup>. Sans parler d'un travail de renseignement très étoffé, les stationnaires donnent des patriarches maronites et latins des petits portrait qui permettent de distinguer les amis de la France des partisans de l'Autriche ou du Piémont. Il s'agit surtout de soutenir un travail dont l'efficacité sert à la diplomatie d'influence de la France que peut, en revanche, compromettre la mauvaise gestion d'une maison ou la médiocrité d'un prélat. Deux décennies plus tard, le commandant de la station du Levant demande à Paris d'aider une communauté de soeurs à Naxos « en raison de l'influence (...) que nous devons conserver à tout prix<sup>762</sup> ». Ce soutien naval prend trois formes qui, généralement distinctes, peuvent, en période incertaine, être associées.

L'assistance navale est d'abord protocolaire. Dans un empire ottoman qui place chacune des « nations » minoritaires reconnues par le Sultan — les *millet* — sous l'égide de leurs chefs religieux naturels, le cérémonial maritime comme les gestes de courtoisie appuyés manifestent hautement l'appui et l'estime de la France aux responsables des églises locales, maronites ou latins<sup>763</sup>. Lors d'une escale un peu longue ou d'une visite prévue de longue date, il s'agit de s'entretenir avec une mère supérieure ou l'un des prélats latins de la ville. Le passage de l'état-major en grande tenue, escorté de quelques quartiers-maîtres, ne passe pas naturellement inaperçu. Plus rarement, les commandants de la station rapportent leur entretien avec les premières figures de la chrétienté catholique que sont le patriarche maronite et le patriarche latin de Jérusalem<sup>764</sup>. Ces entretiens sont parfois redoutables. Une fois le café dégusté, certains imprudents n'absorbent-ils pas les liqueurs que les soeurs distillent hardiment<sup>765</sup> ? Les solennités catholiques comme les grands évènements de chaque maison — ainsi les distributions des prix annuels — sont d'autres occasions de manifester à tous la protection française à la cause catholique<sup>766</sup>. En mars 1869, l'état-major du *Forbin*, mouillant à Salonique, prend part aux solennités religieuses du Vendredi Saint et du jour de Pâques, le navire de guerre étant alors orné pour l'occasion. L'année précédente, le CA Moulac sur la

<sup>761</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Rapport du commandant du *Prométhée* au commandant de la station du Levant, 5 juin 1865.

<sup>762</sup> AMAE, La Courneuve, Grèce, « Affaires diverses politiques » (ADP), 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, Charles Galiber, 6 juillet 1885.

<sup>763</sup> AMAE, La Courneuve, Turquie, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Série (CPC-NS), Turquie 300 bis, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 7 octobre 1899.

<sup>764</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de l'*Impétueuse* au CA D'Aboville, commandant en chef de la station du Levant, 6 août 1863.

<sup>765</sup> DAVELUY, II, p. 406-407.

<sup>766</sup> BB 4-831, Commandant de l'*Impétueuse* au CA D'Aboville, commandant la station du Levant, 22 août 1863.

*Thémis* prend soin de s'arrêter pendant la Semaine Sainte à Scio où « l'année dernière, à pareille époque les catholiques ont eu à souffrir de l'intolérance des schismatiques<sup>767</sup> ». Sans être systématique, la présence navale aux grandes fêtes de la catholicité, telle la Fête-Dieu, inconnue des Orthodoxes, est appréciée des missionnaires et de l'épiscopat latin, mais également des consuls français<sup>768</sup>. La remise des prix dans les collèges est une autre occasion de faire voir la puissance de la France, représentée par les officiers supérieurs et subalternes de sa Marine. Dans leurs uniformes couverts de décorations, leur tête portant le bicorne ou le képi, les officiers d'un état-major faisaient alors, à dire vrai, belle figure. Improvisés ou non, leurs petits discours civiques et patriotiques devaient à chaque fois emplir d'aise le cœur des prêtres et des religieux français comme des agents consulaires. Cette ambiance solennelle et bon enfant tout à la fois ramenait les marins aux joies mêlées des fêtes scolaires d'une bonne ville de province. S'il s'agit bien de corvées, ces visites et ces petites célébrations routinières n'en sont pas moins un peu exotiques. D'une drôlerie toujours acide, l'amiral Daveluy se délecta ainsi de la niaiserie de certains spectacles patriotiques « de fin d'année », bien que la beauté (bien sûr troublante) des collégiennes levantines offrît aux aspirants comme à leurs anciens l'occasion de renouveler leur vieux dépôt de préjugés sur les « beautés orientales ». Aux pires moments des luttes scolaires et religieuses en France, ces habitudes conviviales sont entretenues par la prudence tactique des missionnaires, le bon sens des autorités parisiennes et l'ardeur catholique d'une fraction des officiers dont beaucoup ont été formés dans des « jésuitières » anglo-normandes. Cette présence navale régulière dans la vie des congrégations, n'est pas purement « ornementale », au sens où l'entend l'historiographie coloniale anglo-saxonne, et se borne pas à des démonstrations honorifiques. Elle est en effet également ponctuée par une série de coups de pouce logistiques, voire par une aide matérielle et financière.

La pauvreté et l'isolement de bien des communautés, particulièrement en mer Égée, entravent les tournées des évêques que les stationnaires embarquent généreusement, non sans donner à leurs déplacements un certain lustre. Heureux d'avoir pu célébrer la solennité de la Fête-Dieu en présence de l'état major du *Prométhée* et d'une soixantaine de matelots, l'évêque de Scio prend soin de transmettre au chef de la station ses remerciements pour le « secours fourni » pour l'accomplissement de sa tournée épiscopale<sup>769</sup>. À la demande du Quai d'Orsay, le commandant du *Limier*, un aviso à hélice, prend à son bord à Chio, le 17 juillet 1872, un prélat italien, qu'il conduit dans les ports crétois, où ce dernier s'entretient avec des pères capucins, puis le transporte à Samos et Chesmé (Tsechmé), avant de revenir à Chios<sup>770</sup>. Trois années plus tard, la corvette le *Château-Renault* (ou *Châteaurenault*) accomplit les mêmes missions, que son commandant tient pour routinières<sup>771</sup>. Ces transports semi-officiels, qui évitent aux religieux l'achat d'un billet sur un paquebot, entretiennent les liens humains entre l'Église et la Marine, mais ne présentent à dire vrai

<sup>767</sup> SHD-V-M, BB 4-879, CA Moulac au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 26 mars 1868.

<sup>768</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, C<sup>mt</sup> du *Prométhée* au commandant de la station du Levant, 5 juin 1865.

<sup>769</sup> *Ibidem*.

<sup>770</sup> SHD-V-M, BB 4-955, C<sup>mt</sup> du *Limier* au c<sup>mt</sup> de la station, 18 juillet 1872.

<sup>771</sup> *Ibidem*, C<sup>mt</sup> du *Château-Renault* au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 15 octobre 1875.

aucune singularité. Ces missions font en effet partie de la routine navale en Océanie comme aux Antilles. Des dons versés aux prélats maronites comme aux congrégations nécessiteuses sont également attestés, particulièrement aux heures les plus sombres des chrétientés orientales, ainsi en 1845 comme en 1860. Les réserves alimentaires et les stocks de linge des navires sont alors également distribués aux réfugiés maronites<sup>772</sup>. Le don d'argent aux communautés chrétiennes éprouvées s'effectue de nouveau au lendemain des tueries d'Adana de 1909. Cette assistance financière ne paraît pas toutefois avoir été pérenne et l'on n'en trouve pas trace explicite du poste des dépenses des fonds secrets mis à la disposition de l'amiral commandant l'escadre en 1899<sup>773</sup>. Également ponctuelle, l'aide matérielle de la Marine aux établissements catholiques est attestée dans les ports du royaume des Hellènes où des congrégations catholiques ont fondé leurs maisons et leurs écoles. Rendant compte en mars 1860 des embarras rencontrés par les soeurs de Saint-Joseph, compromise par la conversion malvenue d'une notable grecque, le CV Clément de La Roncière Le Noury leur donne une contribution prélevée sur ses « modestes ressources personnelles », fait déposer des planches, et met à leur disposition « quelques ouvriers gratuits(sic) »<sup>774</sup>. Quinze années plus tard, le commandant du *Limier* détache auprès des orphelinats catholiques et des maisons religieuses les plus démunies du port du Pirée un certain nombre d'ouvriers et divers matériels pour des travaux de réparation et d'embellissement<sup>775</sup>. Le concours matériel de la Marine comporte enfin un volet médical, fréquent, pour ne pas dire régulier. Dans chaque port où se trouve une communauté hospitalière ou charitable, le major d'un stationnaire se met à la disposition des congrégations hospitalières et charitables quand son navire est immobilisé par une longue escale. Se rendant une à deux fois par semaine au dispensaire, l'officier de santé y mène des consultations, soit avec les Soeurs soit avec ses confrères « francs » ou levantins. Cette aide prend parfois une dimension politique. Ainsi en 1913, cinq médecins de la Deuxième Division Légère « dans le Levant », travaillant dans les hôpitaux catholiques, luttent contre une épidémie de choléra dont sont victimes les réfugiés turcs des guerres balkaniques<sup>776</sup>. Quatre années auparavant, travaillant côte à côte, au profit des réfugiés arméniens de Cilicie, les médecins de marine et les soeurs de Saint-Joseph avaient manifesté, selon le CA Pivet, la supériorité du savoir faire sanitaire et humanitaire français, malgré des moyens matériels bien inférieurs à ceux que déploient les Britanniques<sup>777</sup>.

La Marine assume enfin des missions de protection dont les catholiques latins et orientaux, au premier chef les religieuses et les religieux comme leurs pensionnaires, sont les bénéficiaires

<sup>772</sup> SHD-V-M, BB 4-784, C<sup>mt</sup> du *Redoutable* au CA Jéhenne, 10 octobre 1860.

<sup>773</sup> SHD-T-M, 170 C- 221, Amiral Fournier au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, 3 janvier 1900.

<sup>774</sup> SHD-V-M, BB 4-785, CV Clément de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 30 février 1860.

<sup>775</sup> SHD-V-M, BB 4-955, Commandant du *Château-Renault* au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance 15 octobre 1875.

<sup>776</sup> SHD-T-M, 170 C-232 CA Dartige du Fournet au ministre de la Marine, 27 juin 1913.

<sup>777</sup> CA Pivet au ministre de la Marine, 27 mai 1909. Pièce XII extraite du fonds SHD-V-M, SS ed-100, reproduite dans les « Documents militaires français sur les massacres de Cilicie, en avril 1909, et le sauvetage des Arméniens de Kessab par la Marine française dans la baie de Bazit », *op. cit.* Consultation sur le site « Imprescriptible » (<https://www.imprescriptible.fr/rhac/tome3/>).



prioritaires avec les nationaux et les sujets de l'Empire français. Si les exfiltrations et l'interposition directe sont exceptionnelles, la protection navale s'exerce par d'autres procédures qui, associées, suivent les grands massacres du Sud-Liban et de la Syrie de 1860, et rythment également les grandes tensions urbaines des années 1875-1877. Outre la visite ostensible des couvents saccagés et des enceintes menacées où les religieux demeurent avec les réfugiés, les commandants des stationnaires s'entretiennent régulièrement avec les agents consulaires, exigent des autorités locales leur protection armée, laissent enfin quelques moyens militaires à proximité des zones les plus menaçantes, déterminent enfin avec les autres croiseurs européens les plans d'évacuation<sup>778</sup>.

#### **6. 4. La présence plutôt que la puissance : les éléments matériels d'une diplomatie navale**

Dans les missions humanitaires et politiques qu'ils assument, les commandants de la station et leurs subordonnés considèrent, bien naturellement, la capacité militaire et navale de leurs unités qui dépend et du nombre d'unités disponibles et de leur valeur opérationnelle. Si le propos est ordinairement critique, voire alarmiste, il convient de faire la part des choses entre une habitude rhétorique aussi ancienne que l'institution militaire — noircir beaucoup l'état des moyens dont on dispose pour obtenir un peu plus que le nécessaire — et le jugement d'ensemble, assez favorable, sur les navires de la station.

##### **6. 4. 1. Une poignée de navires légers**

Le nombre des unités déployées au Levant depuis 1814 varie considérablement au gré des besoins politiques ou des urgences humanitaires. En période ordinaire, la seule présence de quelques unités suffit largement.

Forte dans les dernières années de la guerre d'Indépendance Hellénique (1826-1829), la présence navale est également étoffée avant 1840. On compte ainsi huit bâtiments dont un vaisseau en juillet 1835<sup>779</sup>. Le rassemblement d'une dizaine de navires de ligne à la fin de la décennie marque l'apogée de ce déploiement. Après le départ en juillet 1840 de l'escadre d'évolutions dans les eaux grecques puis son rappel en Méditerranée occidentale, la collecte des renseignements comme les engagements pris envers les catholiques libanais imposent le maintien d'une poignée de stationnaires. Malmenée par l'épuisement de ses ressources, cette division doit se séparer, avant de se replier dans les eaux crétoises. Les années suivantes, la présence navale au Levant s'étoffe pour accompagner le relèvement de l'influence française, atténuer la reprise en main ottomane au Liban et l'interdire en Tunisie. En janvier 1843, deux vaisseaux, trois corvettes, trois bricks et un bâtiment à vapeur, le *Fulton*, stationnent dans les eaux ottomanes et grecques. Au milieu de la décennie 1840, la puissance ordinaire de la station est réduite à un navire-amiral de second rang, ordinairement une frégate, épaulée par une flottille de corvettes et de brigs<sup>780</sup>. Après la seconde crise de Syrie, les

<sup>778</sup> On se reportera ici à la fin de la IV<sup>e</sup> Partie.

<sup>779</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., Annexe 1, p. 424 et p. 466-471.

<sup>780</sup> SHD-V-M, BB 4-627, Ministre de la Marine, Louis Jubelin, au CA Turpin, 4 septembre 1844.

unités de la station, essentiellement appelées à des tâches diplomatiques et protocolaires, sont, à de rares exceptions, des bâtiments légers. La présence d'une poignée d'unités de second rang devient la norme de la station, les décennies suivantes, à l'exception notable des années 1853-1856, quand les missions logistiques et politiques cruciales mènent au renforcement des moyens.

Avec quelques années de retard sur les Britanniques, la décennie 1840 voit les navires mixtes et les bâtiments à vapeur se substituer aux voiliers. Constituée en 1833 sous la direction du commandant Sochet, du génie maritime, une commission avait recommandé de confier aux bâtiments à vapeur la gestion des flux postaux officiels entre la métropole et les centres diplomatiques ou commerciaux du Levant<sup>781</sup>. Toujours composée les années suivantes de voiliers, la station bénéficie, dès 1837, de la mise en service de deux lignes postales régulières transméditerranéennes qui, organisées depuis Marseille, employaient les services de paquebots à roues commandés et armés par des marins de l'État<sup>782</sup>. La décennie suivante, l'intégration des vapeurs est chose faite. En 1852, la station dispose de quatre « corvettes mixtes », pour reprendre la terminologie du temps, qui représentent la moitié des unités de la division. Durant la guerre russo-turque de 1853, leur allure jugée plus militaire que les navires à roues, dont l'armement est réduit à quelques pièces sur le pont supérieur, maintient quelque temps encore *in situ* des corvettes à voiles<sup>783</sup>. Durant la guerre de Crimée, les besoins impératifs de remorquage des transports de matériels et de vivres accélèrent toutefois la conversion de la station à la vapeur<sup>784</sup>. En 1855, on compte six navires à vapeur, dont le navire amiral, la frégate *Gomer*, et cinq avisos, pour trois navires à voiles<sup>785</sup>. Décidée en 1857 pour toutes les mers européennes, l'adoption générale de la propulsion vapeur sur les navires de guerre ne modifie pas en profondeur la composition de la station ni le type des unités déployés.

Si la Deuxième République réduit à presque rien les forces stationnées au Levant en 1848-1849, le Prince-Président dès 1850 entend soutenir par un fort déploiement naval les positions de la France dans les eaux levantines où l'influence de la Russie sort renforcée de l'écrasement des insurgés hongrois et de l'hostilité anglophobe des Ioniens. Bien que leurs fondements soient notoirement fragiles, Paris n'ignore pas enfin les capacités opérationnelles, navales et amphibies des forces navales russes en mer Noire<sup>786</sup>. La défense des enjeux nationaux en Tripolitaine comme la protection des intérêts catholiques dans l'affaire des Lieux Saints sont autant de raisons, les années suivantes, de pousser à ce relèvement. Le renforcement naval au Levant en 1850-1851 rend à la station ses moyens des années 1845-1847. Le navire-amiral, une grosse frégate à propulsion mixte, est le noyau d'une flottille de brigs, de corvettes et d'avisos. Dès le début de la guerre de Crimée, l'hostilité du royaume des Hellènes, la recrudescence du brigandage dans l'Attique, les incursions

<sup>781</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 178 et n.l. p. 176.

<sup>782</sup> *Ibidem*, p. 186.

<sup>783</sup> SHD-V-M, BB 4-689, VA Hamelin au Consul général de France en Syrie, 26 août 1853.

<sup>784</sup> SHD-V-M, BB 4-690, Consulat de France en Syrie (Damas) au VA Hamelin, 8 août 1853.

<sup>785</sup> SH-V-M, BB 4-726, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA Jacquinot, 6 juillet 1855.

<sup>786</sup> SHD-V-M, BB 4-662, C<sup>nt</sup> Clément de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, François Arago, 7 avril 1848.

grecques en territoire ottoman, la surveillance enfin des transports affrétés, suspectés pour beaucoup de baraterie, exigent de nouveau de puissants moyens de surveillance et de pression<sup>787</sup>. Le 5 avril 1854, Théodore Ducos ordonne l'armement et l'envoi de trois croiseurs en mer Égée pour y remorquer les transports nolisés, multiplier les patrouilles et les reconnaissances. Parallèlement, la rue Royale détache une frégate à hélice dans l'Adriatique afin de surveiller les activités russo-grecques. Chargé de la station en juillet 1855, le CA Jacquinot arbore son pavillon sur le *Gomer*, une frégate à vapeur de 20 canons, et dispose d'une flottille de neuf bâtiments : une corvette à voiles de 28 canons, la *Sérieuse*, trois brigs et cinq avisos<sup>788</sup>. En janvier 1856, le CA Bouët-Willaumez prend le commandement de la station en arborant son pavillon sur l'infatigable frégate *Gomer* auquel sont associés huit navires à vapeur. La surveillance du royaume grec et la répression du brigandage demeurent à l'arrière-plan de cette forte présence<sup>789</sup>. Dès la fin de la guerre, ces moyens largement dissuasifs et politiques sont réduits. Nommé en septembre 1857, le CA Clavaud dispose de quatre unités : une frégate, une corvette et deux avisos. En novembre 1859, le CV La Roncière La Noury reçoit le commandement de quatre bâtiments dont une frégate de 3<sup>ème</sup> rang, le *D'Assas*, le navire-amiral de la station, et trois avisos dont un de médiocre valeur<sup>790</sup>. Les massacres du Liban entraînent le rapide renforcement de ces moyens. Au lendemain du rapatriement du corps expéditionnaire d'Hautpoul au Liban en 1861, le CA Touchard dispose d'une force de six bâtiments dont la *Zénobie*, frégate convertie à hélice de 2<sup>e</sup> rang. Les années suivantes, la situation instable de la Grèce comme la surveillance des affaires libanaises mais également égyptiennes et crétoises conservent à la station des moyens conséquents. On ne compte ainsi pas moins de sept bâtiments dont six unités légères au milieu de la décennie, ce qui marque l'âge d'or de la station.

La guerre franco-prussienne supprime, pour ainsi dire, la division qui dispose de deux unités au tout début de 1876, avant l'extension à toute la Méditerranée orientale de la crise bosniaque<sup>791</sup>. La réouverture de la question d'Orient (1876-1878), les troubles sociaux et nationalistes en Égypte (1881-1882), enfin la mainmise sur la Tunisie (1879-1883) contribuent au renforcement des moyens déployés en Méditerranée orientale. Le CA Jaurès dénombre, le 24 mai 1876, sept unités présentes dans les eaux méditerranéennes turques<sup>792</sup>. Après 1882, les moyens décroissent. Au milieu des années 1880, la station dispose de la moitié des moyens déployés en 1876. On ne compte plus alors que trois ou quatre croiseurs et patrouilleurs, dont un, immobilisé dans les Détroits, est au service de l'ambassade de France auprès de la Porte<sup>793</sup>. Corrigée certes par la marche plus rapide des unités, cette modestie numérique, est maintenue les années suivantes. La présence navale à l'est de Malte n'est jamais remise en cause toutefois. Malgré la suppression officielle de la station à la fin du

<sup>787</sup> Article « Baraterie », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 80.

<sup>788</sup> SHD-V-M, BB 4-726, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA Jacquinot, 6 juillet 1855.

<sup>789</sup> SHD-V-M, BB 4-1476, Le même au CA Bouët-Willaumez, 7 janvier 1856.

<sup>790</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-1, Le même au CV de La Roncière Le Noury, 2 novembre 1859.

<sup>791</sup> SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel au ministre de la Marine, VA Montaignac de Chauvance, 17 novembre 1875.

<sup>792</sup> SHD-V-M, BB 4-1056, CA Jaurès au même, 20 mai 1876.

<sup>793</sup> *Annuaire de la Marine*, Paris, Imprimerie Nationale, 1888, p. 808-809.

siècle, une poignée de croiseurs est toujours conservée au Levant, voire renforcée durant les crises, ainsi en Crète, à la fin de la tutelle ottomane en 1897-1898<sup>794</sup>. Si l'on perd de vue les variations numériques et matérielles dictées par les nécessités diplomatiques, quelques constantes techniques et nautiques se dégagent.

#### 6. 4. 2. Une flottille de croiseurs vieilliss et sans grande valeur militaire ?

La seconde crise de Syrie entraîne le rééquilibrage décisif des forces navales au profit de la Méditerranée occidentale, où l'escadre Hugon prend ses quartiers. C'est désormais à l'ouest de Malte que l'escadre d'évolutions mène l'essentiel de ses croisières et de ses exercices. Au Levant, la présence navale occidentale, tant française que britannique, se fait donc plus discrète durant la décennie 1840. La valeur militaire de la division souffre en outre de la nécessaire dispersion des unités qui, agissant ordinairement seules comme croiseurs, paquebots postaux et stationnaires, conduisent rarement des entraînements et des exercices en commun. En février 1856, le commandant de la station se félicite d'avoir pu rassembler trois navires au Pirée où sont conduits des exercices de débarquement, jugés satisfaisants<sup>795</sup>.

Dans les derniers temps de la marine à voiles, le navire-amiral est généralement une frégate, plus rarement un vaisseau de 3<sup>e</sup> rang, que secondent des corvettes et toute une flottille de bâtiments légers : des gabares, des goélettes et des bricks<sup>796</sup>. Sous le Second empire, le navire-amiral « type » est une frégate à vapeur, ainsi le *Gomer* déployé de 1853 à 1856, ou l'une de ces frégates mixtes qui avaient été converties pendant la guerre de Crimée ou lancées immédiatement après le conflit. Durant la crise crétoise de 1866-1869, les frégates non cuirassées *Renommée* et *Thémis* sont les navires-amiraux de la division<sup>797</sup>. La gravité de la situation humanitaire crétoise, mais également les enjeux régionaux rendent à la station des moyens aussi importants qu'ils l'avaient été durant la guerre de Crimée, mais sans entraîner le maintien d'une grosse unité. En novembre 1867, à la veille de relever le CA Simon, le CA Moulac dispose d'une force de cinq navires dont une frégate, deux corvettes, et deux avisos. Ce « format » ne sera plus modifié avant 1870 et servira de modèle après la reconstitution de la division en 1875-1876. Sous la Troisième République, ce sont des cuirassés de second rang qui portent le guidon du chef de la flottille qui aligne alors trois ou quatre croiseurs et patrouilleurs.

Les unités que l'on déploie en Méditerranée orientale ont-elles été des bâtiments de second rang et vieillissants trouvant, en mer Égée, une forme de retraite tranquille à l'ombre d'une forteresse ottomane ou d'une tour génoise décrépite ? Pour le dire plus rondement, sont-ce de vieux sabots assez bons pour tirer les saluts exigés par les pachas et les consuls nationaux que la France maintient par dizaines à l'est du détroit de Malte ?

<sup>794</sup> DAVELUY, II, p. 401-410.

<sup>795</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant de la station du Levant à son successeur, 6 février 1856.

<sup>796</sup> A. Rampal, *Les stations navales...*, *op. cit.*, p. 175-182/

<sup>797</sup> BATESTI, II, p. 726.

### a. Le passage au Levant dans la seconde partie de leur vie opérationnelle

Le vieillissement des unités n'est pas une accusation fréquente. On note, en octobre 1861, sous la plume du CA Touchard, son irritation d'avoir sous ses ordres des « navires en fer » d'un modèle obsolète et « sans valeur aucune », dont il demande le remplacement<sup>798</sup>. Les rapports des autres commandants n'évoquent pourtant pas ou peu le vieillissement général de leurs unités ce que l'examen des données ne confirme pas ou partiellement. Cette critique ne revient pas non plus sous la plume des historiens de la station.

Les unités débutent rarement, il est vrai, leur carrière au Levant. La corvette cuirassée *Belliqueuse*, sortie du bassin de Toulon en juin 1866, est détachée en 1870 au Levant, où elle demeure deux années. Quand le CA Olry (1832-1890) prend la tête de la station en mai 1887, il arbore son pavillon sur le *Vauban*, un croiseur à barbette lancé en 1882, et mis en service quatre années plus tard<sup>799</sup>. Détachées en mission particulièrement ou brièvement rattachées à la station, quelques unités très récentes font de courtes apparitions. Ainsi la frégate cuirassée *Invincible* est-elle déployée en septembre 1866 dans les eaux crétoises. Ordinairement, le stationnement au Levant d'un navire se situe entre le mitan et les dernières années de sa carrière active, après avoir servi dans les eaux métropolitaines puis dans une station lointaine telle que le Sénégal, les Antilles, ou le Pacifique. Entre 1863 et 1865, séjourne au Levant la frégate de 2<sup>e</sup> rang la *Magicienne* qui, lancée au début de la Restauration et modifiée en 1857, a été déployée en Asie, une fois convertie à la vapeur. En 1867, la *Thémis*, une autre frégate convertie en 1858 poursuit en Méditerranée orientale une carrière ultra-marine qui l'avait menée dans les eaux antillaises et mexicaines<sup>800</sup>. L'*Impétueuse*, une frégate mixte de 1<sup>er</sup> rang lancée à Cherbourg en 1857, mène plusieurs missions diplomatiques et militaires les deux années suivantes, retourne au Ponant, et rejoint en 1863 le Levant, qu'elle quitte en 1866 pour être désarmée<sup>801</sup>. Si l'on considère les corvettes cuirassées de la classe *Alma*, lancées entre 1867 et 1868, leur présence au Levant ou dans les eaux tunisiennes entre 1876 et 1881 se situe généralement au milieu de leur carrière active, soit une décennie après leurs essais — *Jeanne d'Arc*, *Reine Blanche* —, et, plus rarement, à la fin de leur temps de service à la mer (*Alma*). Il en va de même des cuirassés de station, que l'on nomme aussi corvettes cuirassées. Le croiseur *La Galissonnière*, armé en 1874, est déployé au Levant en 1881, tandis que la *Victorieuse*, mise en service en 1876, ne part au Levant qu'après deux déploiements ultra-marins<sup>802</sup>. La carrière active du *Seignelay*, un croiseur détaché dans les eaux égéennes en 1884, illustre également cette rotation

<sup>798</sup> SHD-V-M, BB 4-800, CA Touchard au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 3 octobre 1861.

<sup>799</sup> Ce cuirassé a fait l'objet d'un tableau, actuellement exposé au Musée de la Marine de Toulon qui montre un branlebas de combat sur la passerelle du *Vauban*.  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Vauban\\_\(cuirassé\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Vauban_(cuirassé)).

<sup>800</sup> Notice sur la *Thémis*, classe *Magicienne* sur le site « La Flotte de Napoléon III » : [http://dossiersmarine.org/f\\_fm2a.htm](http://dossiersmarine.org/f_fm2a.htm)

<sup>801</sup> [http://www.dossiersmarine.org/f\\_fm1.htm](http://www.dossiersmarine.org/f_fm1.htm)

<sup>802</sup> On emploie ici les données tirées des *Annuaire de la Marine* contemporains et des références trouvées sur le site <http://www.dossiersmarine.org/c-c.htm>.

ultra-marine des unités de second rang et des croiseurs dont le Levant est habituellement l'avant-dernière affectation. Lancé en 1874, armé en 1876, ce croiseur de la classe *Sané*, rallie les eaux grecques en 1884, demeure une année au Levant, avant de passer en mer Rouge<sup>803</sup>. De plus petites unités connaissent également au Levant une forme de seconde existence opérationnelle. Mis en service en 1869, déployé immédiatement en mer de Chine, l'avisos à hélice *Linois* est désarmé en 1873 et demeure sur cale pendant trois années. Réarmé, il part au Levant en 1877 puis est affecté au service hydrographique dans les eaux tunisiennes. En tenant compte des refontes de la modernisation de l'artillerie, rien ici ne permet donc de parler d'un cimetière des éléphants (de mer). Comme les autres stations ultra-marines, le Levant reçoit des navires qui doivent être encore assez robustes pour accomplir une mission de longue durée assez loin d'une grande base et « tenir » avec leurs rechanges et quelques achats locaux. Au terme de deux années de stationnement, le commandant de l'*Impétueuse*, qui entend ménager ses réserves, promet d'être « sobre de ceux des exercices qui sont de nature à fatiguer le filin et les voiles surtout les huniers qui sont notre grande ressource car ceux qui sont en vergues ont fait la campagne de l'Adriatique ». Avant d'ajouter : « J'éviterai les appareillages qui ne sont pas indispensables. Je ne ferai laver les hamacs qu'une fois par mois ce qui peut suffire dans la saison où nous sommes. Enfin je ferai sans beaucoup de regret le sacrifice de l'ennuyeuse peinture du samedi<sup>804</sup> ». Rien ici toutefois de bien singulier, l'économie des rechanges pour tenir bon « au cas où » étant une habitude outre-mer. Si la station du Levant n'est pas un musée maritime, y voit-on, en revanche, une proportion significative de ratages et d'unités médiocres ?

### **b. Une station de relégation pour des unités ratées et sans valeur ?**

Les critiques n'ont bien sûr pas manqué contre les défaillances. Plaçant son guidon sur le *D'Assas* en 1859, le CV La Roncière le Noury dit pis que pendre de cette corvette, assez récente pourtant<sup>805</sup>. Il faudrait toutefois que ces litanies soient systématiquement répétées au long des rapports d'inspection pour parler d'une station de relégation. Avant de partir pour le Levant, une fois débarrassé du *D'Assas*, le commandant de la station reçoit la *Zénobie* « qui n'a qu'une petite machine, une machine auxiliaire », mais qui est « bien mieux », avant de conclure : « Si la machine est bonne et sûre, je m'en contenterai ». Avec ses forts et ses faibles, la *Zénobie* se révèle un croiseur commode, avant qu'une grave avarie ne le paralyse au Pirée en octobre 1860<sup>806</sup>. Les propos des autres officiers généraux ne donnent pas à voir une flottille de « sabots ». En 1868, le CA Simon tient ses cinq navires, — deux corvettes et trois avisos — pour des unités en « bon état, sauf le

<sup>803</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, tome XIX, Rapport médical de fin de campagne du croiseur *Le Seignelay*, 1<sup>er</sup> février 1884 et 1<sup>er</sup> Novembre 1885 ; P.-É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, op. cit., p. 40-44.

<sup>804</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de l'*Impétueuse* au c<sup>mt</sup> de la station du Levant, 11 octobre 1864.

<sup>805</sup> 17 GG 2-1, CV de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 3 novembre 1859.

<sup>806</sup> Le même à sa fille, 5 octobre 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 275.

*Roland* qui est en réparation à Constantinople »<sup>807</sup>. En 1875, le CV Grivel semble satisfait des capacités de « notre petite station »<sup>808</sup>. Paroles convenues ou sincères ? Les capacités militaires et nautiques des corvettes blindées des classes *Alma*, *Galissonnière*, *Victorieuse* sont effectivement bonnes et l'envoi de ces cuirassés de station répond à la volonté de restaurer le crédit de la France, contrainte à la plus grande discrétion depuis 1871. Leur aptitude à marcher à la voile comme leur puissance de feu — des pièces de 190 mm et de 240 mm — les désignent bien en outre pour les missions de diplomatie navale habituellement conduites par les croiseurs de la station. Vieux roulier des stations lointaines, le croiseur cuirassé *La Galissonnière* porte de 1881 à 1882 le guidon du commandant de la station du Levant et s'illustre dans la campagne de Tunisie. Le *Seignelay*, un croiseur en bois de la classe *Sané* lancé au début de la République, a toujours passé pour un bon navire, répondant bien aux manoeuvres, marchant aussi très bien à la voile, un atout précieux au Levant où l'on visite beaucoup de ports<sup>809</sup>. Si les canons en barbette du *Vauban*, navire-amiral entre 1887 et 1889 font aujourd'hui sourire ceux qui voient à Toulon le tableau de Paul Jazet exposé à Toulon, ce croiseur cuirassé avait néanmoins fière allure et pouvait, armé de quatre pièces de 240 et de son artillerie moyenne et légère, remplir toutes ses fonctions militaires et politiques<sup>810</sup>. Ce qui importe en effet est autant la capacité opérationnelle réelle que l'allure militaire du navire. Plus nombreuses que les accusations de ratage, les plaintes du commandement portent sur l'aspect même de leurs croiseurs. L'allure parfois peu militaire de certains croiseurs, tout particulièrement des corvettes à roues ayant un ou deux canons et des avisos coloniaux comme le *Linois*, suscite des commentaires acerbes. Disposant d'une division bien étoffée six bâtiments, le CA Touchard estime, le 3 octobre 1861, n'avoir que trois véritables navires de guerre, mais dont l'un d'entre eux, la *Flamme*, dispose d'un contingent trop réduit de canonnières brevetés pour servir efficacement les pièces rayés du navire<sup>811</sup>. Ces critiques répétées et bien connues ne suscitent aucune modification d'ampleur. Le stationnaire la *Biche* — armé de quatre canons de 12 — dont le CA Touchard demandait le rappel, en 1861, est encore présent au sein de la station en 1866.

Au-delà des plaintes occasionnelles, la conservation d'une flottille d'unités de second rang, même peu armées et parfois démodées, répond à trois fortes raisons politique, nautique et militaire.

#### 6. 4. 3. Les atouts d'une petite force navale

La première est politique. Tout renforcement sensible de la division, non motivé par la situation locale ou internationale, indispose le corps consulaire étranger, donne lieu à des suppositions embarrassantes et justifie une surenchère navale. Demandant, en octobre 1863, le détachement d'un voire de deux avisos, le CA d'Aboville rappelle que de telles unités démultiplient

<sup>807</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, CA Simon, « Exposé de la situation du Levant », 8 janvier 1868.

<sup>808</sup> SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 17 novembre 1875.

<sup>809</sup> P. -É. Lafontaine, *Campagne des mers du Sud (...)*, op. cit., p. 43.

<sup>810</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Le\\_Vauban\\_\(cuirassé\).jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Le_Vauban_(cuirassé).jpg)

<sup>811</sup> SHD-V-M, BB 4-800, CA Touchard au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 3 octobre 1861.

les moyens de reconnaissance et de prévention en des occasions qu'il ne faut pas trop grossir aux yeux de la population. Trois années plus tard, alors que la Crète est sur le point de basculer dans la pire confrontation ethno-confessionnelle de l'âge ottoman, le CA Simon prend soin de ne déployer que des unités secondaires comme la *Mouëtte* « ne serait ce que pour montrer le pavillon et être promptement renseigné », mais sans empêcher les bruits les plus invraisemblables sur une manoeuvre de subversion franco-russe<sup>812</sup>. L'envoi de bâtiments de guerre récents, aux très fortes capacités militaires, voire de navires de ligne, n'est donc pas envisageable, à moins de répliquer ponctuellement à une démonstration inattendue ou de faire face à une escalade de violence. Le second argument en faveur d'une poussière navale est nautique.

Au milieu du siècle, pas moins de seize ports majeurs et secondaires grecs et ottomans sont identifiés comme des points d'importance du commerce national et des lieux propices à la collecte des données politiques et militaires. La surveillance navale de la quinzaine des principaux ports grecs et ottomans suppose un actif cabotage et de fréquentes, mais courtes escales. Unités au faible tirant d'eau, les avisos et les canonnières se prêtent à ces tâches de surveillance bien mieux, et à bien meilleur marché, que ne pourraient le faire un cuirassé de premier rang ou un croiseur lourd. Alors qu'au printemps 1841, la Crète est très proche d'un affrontement généralisé entre chrétiens et musulmans, la sécurité des consulats à La Canée préoccupe assez les gouvernements occidentaux pour y maintenir une présence navale. Vieux roulier de la station, le brick *Bougainville* quitte La Sude, où sa présence est inutile, pénètre dans le port de La Canée, dont l'entrée avec un haut-fond est difficile. L'y rejoint, le lendemain, une goélette turque dont l'attitude amicale fait grande impression sur les esprits insulaires<sup>813</sup>. Durant la guerre de Crimée et pendant la terrible crise humanitaire libano-syrienne de 1860, les visites régulières et répétées des ports majeurs et secondaires, mais également des îles relais comme Syra et Milo, ne peuvent être menées que par une flottille de croisières. Généralement modestes, les moyens logistiques locaux, tels que les dépôts de charbon, les ateliers et les formes de halage, se prêtent, en outre, bien aux besoins des unités de second rang. Bien que leur artillerie lourde soit limitée, les stationnaires n'en portent pas moins le pavillon de la France qu'un pompeux cérémonial de saluts au canon et de visites officielles exhibe à chaque escale. Tout cela suffit bien largement pour les croisières de routine dans les îles de l'archipel et les ports levantins. La troisième et dernière raison qui milite en faveur du maintien au Levant d'une petite division de patrouilleurs est militaire. Les marins français peuvent tout d'abord compter sur la coopération des autres stationnaires européens, particulièrement britanniques, praticiens aguerris des opérations de maintien de l'ordre colonial d'urgence, mais également autrichiens, piémontais puis italiens. La station du Levant agit, en second lieu, à l'ombre des forces navales du 5<sup>e</sup> arrondissement maritime et de l'escadre d'évolutions dont la proximité relative est renforcée par les effets combinés de la télégraphie aérienne et sous-marine comme de la propulsion vapeur. Quelques jours, dès le milieu du siècle, quelques dizaines d'heures à la fin du siècle suffisent donc à renforcer les capacités d'action, d'interposition et de présence par le détachement d'un transport de troupes et d'une division. Le 13 juillet 1860, le gouvernement annonce au CA de

<sup>812</sup> BB 4-849, C<sup>mt</sup> de la *Mouëtte* au CA Simon, 16 mai 1866.

<sup>813</sup> CA Du Pin de Saint André, « Affaires d'Orient (...) (Suite et fin) », art. cité, 1889, p. 172.



La Roncière Le Noury lui enlever la responsabilité des affaires de Syrie, confiée au CA Jéhenne, commandant une division autonome de deux navires de ligne. Il s'agit alors par ce renforcement de « faire sentir (...) l'action de la France », alors que l'annonce des massacres du Liban fait craindre de nouvelles tueries à Salonique, à Smyrne et sur le littoral turc égéen<sup>814</sup>. Une fois cette mission achevée en septembre 1860, les moyens de la station du Levant sont préservés, le CV de La Grandière recevant alors le commandement d'une division autonome de la station, exclusivement chargée des la surveillance des « côtes de la Syrie »<sup>815</sup>. À la fin du mois de mai 1861, le rapatriement du corps expéditionnaire d'Hautpoul entraîne un second déploiement d'importance : une forte division « pour tâcher de rendre à cette population maronite la confiance que le départ de nos troupes aura fait perdre<sup>816</sup> ». Parallèlement, une division menée par le CA Pâris mouille à La Canée où « de mémoire d'homme » aucune force comparable n'avait été déployée<sup>817</sup>. Dans les premiers mois de l'insurrection chrétienne en Crète occidentale en août-septembre 1866, alors que l'on pense la rébellion sur le point de s'effondrer, la rue Royale détache la frégate cuirassée *Invincible*, placée temporairement sous l'autorité du chef de la station<sup>818</sup>. Quand l'insurrection crétoise prend effectivement fin en 1868-1869, le rapatriement des réfugiés et des combattants, partis en Grèce, est facilité par le déploiement d'un transport de troupes, le *Jura*, qui dépose 1 000 insulaires, puis mène une seconde rotation. Après l'assassinat d'agents consulaires européens en mai 1876, une partie de l'escadre d'évolutions est déployée dans les eaux grecques et turques européennes pour renforcer les moyens de la station du Levant<sup>819</sup>. La division renforcée présente alors les traits d'une force cohérente autour d'un noyau de frégates cuirassées (*Héroïne*, *Couronne*, *Gauloise*) dont les capacités militaires, une décennie après leur lancement, demeurent fort appréciables s'il s'agit de pilonner un port<sup>820</sup>. Deux décennies plus tard, la crise humanitaro-politique crétoise ramène au Levant de forts moyens navals français et européens, qui sont également déployés quand les Puissances décident de rapatrier leurs troupes et de laisser des stationnaires<sup>821</sup>.

---

<sup>814</sup> SHD-V-M, BB 4-782, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au CA La Roncière Le Noury, 13 juillet 1860.

<sup>815</sup> *Ibidem*, Le même au même, 12 septembre 1860 ; *ibidem*, Le même au CV de La Grandière, 11 octobre 1860.

<sup>816</sup> SHD-V-M, BB 4-796, CA Pâris au VA Le Barbier de Tinan, 2 juin 1861.

<sup>817</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Consul de France (La Canée) au CA Touchard, 2 juin 1861.

<sup>818</sup> SHD-V-M, BB 4-858, Ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, au CA Simon, 17 septembre 1866 ; *ibidem*, Le même au même, 10 octobre 1866 ; SHD-V-M, BB 4-849, Commandant de l'*Invincible* au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 23 septembre 1866 ; SHD-BB 4-1483, Consul de France (La Canée) au CA Simon, 4 novembre 1866.

<sup>819</sup> SHD-V-M, BB 4-1056, CA Jaurès au ministre de la Marine, VA Fourichon, 20 mai 1876.

<sup>820</sup> *Ibidem*, Le même au même, 24 mai 1876.

<sup>821</sup> DAVELUY, II, p. 431.

## II. Entretien, réparer et ravitailler une grande marine de guerre entre deux âges énergétiques

Toute puissance maritime repose sur la capacité de construire, d'entretenir et de réparer ses forces navales et de fournir aux équipages les soins, les vêtements, les outils et les subsistances dont ils ont besoin, à la mer comme à terre. À partir du dernier tiers du XVII<sup>e</sup> siècle, ces contraintes ne cessent d'augmenter avec l'accroissement du tonnage et du nombre des unités de ligne dont l'autonomie logistique doit être assurée pendant plusieurs mois. Armer un vaisseau, et plus encore une escadre, signifie donc l'embarquement de centaines de sacs, de tonneaux et de caisses de vivres, de munitions et de rechanges dont l'entreposage, la conservation, mais également le renouvellement posent de constants soucis. Soutenue par un dense réseau de fournisseurs nationaux et étrangers, la marine de l'Ancien Régime répond, dans une large mesure, à ces divers défis par la constitution de trois bases au Ponant (Rochefort, Lorient et Brest) et par le patient développement de son unique base méditerranéenne : Toulon<sup>822</sup>. Le creusement du bassin Groignard (1772-1778) dans la Darse Neuve y parachève un siècle et demi de travaux d'aménagements. Chacune de ces quatre bases métropolitaines, que doit renforcer le port de Cherbourg, dont les travaux commencent à la fin du siècle, constitue un réseau local et national de fournisseurs afin d'armer les 500 vaisseaux et frégates lancés entre 1715 et 1792, non sans élargir la collecte des matériaux stratégiques du Canada à la Baltique et de l'Espagne jusqu'en Albanie ottomane. Ce sont sur une grande partie de ces marchés d'approvisionnement que s'appuient les autorités navales quand les frontières européennes de la France sont ramenées au second traité de Paris de 1815 à ce qu'elles étaient avant 1791<sup>823</sup>.

Après une courte période de léthargie et d'hésitations (1815-1825 env.), liée à la fin de l'hégémonie napoléonienne comme à l'apaisement des tensions anglo-russes au Proche-Orient, l'activité des arsenaux français, mais également européens reprend. Malgré des interruptions ou des pauses circonstanciées, trois facteurs poussent à un effort logistique important et soutenu entre 1830 et le premier conflit mondial : la maritimisation des économies occidentales<sup>824</sup>, l'emploi systématique des marines de guerre dans les entreprises impériales et coloniales, enfin le raidissement des systèmes d'alliance européens dont les flottes de guerre tiennent, après 1885, une place grandissante dans les calculs stratégiques. Comme par le passé, le premier travail des arsenaux et des bases d'appui des marines de guerre est de mettre les navires en état de tenir la mer plusieurs mois durant et de fournir aux forces navales les rechanges et les vivres dont elles ont besoin. Les anciens ports de guerre — Rochefort, Lorient, Brest et Toulon —, auxquels s'ajoute Cherbourg, dont l'aménagement commence au premier XIX<sup>e</sup> siècle, doivent emmagasiner et

---

<sup>822</sup> Ces aspects ont été envisagés à l'échelle de Toulon et de la Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle dans la thèse de Jean-Charles Marras que nous n'avons pas consultée avant la fin de la rédaction de cette partie : Jean-Charles Marras, *Hommes d'ordre, sources de désordre : conflits entre civils et militaires, l'exemple du port de Toulon (1715-1815)*, thèse d'histoire, sous la direction de M. Bernard Peschot, Montpellier, Université Paul-Valéry, 2011.

<sup>823</sup> David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Les Indes Savantes, Rivages des Xantons, 2014, p. 15-16.

<sup>824</sup> Cf. Bruno Marnot, *Les grands ports de commerce français et la mondialisation du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, PUPS, 2011; GIS d'Histoire maritime, *La maritimisation du monde de la préhistoire à nos jours. Enjeux, objets et méthodes*, Paris, PUPS, 2016.

distribuer de colossaux stocks de « munitions navales » pour la construction, l'armement, l'entretien comme la réparation des unités de la Marine. Innombrables dans le détail, ces « munitions navales » désignent les ressources « ordinaires et générales » —le chanvre, la jute, les feuilles de cuivre laminées, les saumons de fer, les clous—, les munitions de bouche (les vivres) et les munitions de guerre, c'est-à-dire les armes à feu, les armes blanches, la poudre et les projectiles<sup>825</sup>. Si toutes sont indispensables, trois ressources supposent de gros investissements financiers et techniques : les bois de construction ; les métaux — surtout le fer, le cuivre et le plomb —, les roches organiques enfin, c'est-à-dire la houille et le lignite. On peut bien parler ici de matières ou de ressources stratégiques. Des besoins colossaux donc, compliqués, en outre, par le passage d'un âge énergétique et environnemental dominé par le bois et les ressources végétales, à un autre, où le charbon, le fer et leurs sous-produits s'imposent de la cale aux mâts.

### ***D'un âge énergétique et matériel à l'autre : un demi-siècle de transitions et de coexistence pacifique***

D'inégale durée selon les nations et les types d'unités, cette transition énergétique et technique couvre plusieurs décennies (1830-1880 environ) pour s'achever au début du XX<sup>e</sup> siècle suivant et s'inscrit à la fin d'un âge marqué par la variété et la complémentarité des matériaux<sup>826</sup>. Une substitution si longue à s'accomplir et tant marquée par l'hybridation des systèmes propulsifs que l'on jugera le terme « transition » inadapté, voire trompeur, et d'une moindre pertinence que les mots « superposition » ou « passage progressif ». Sans le bois de construction, le chanvre et leurs sous-produits, ni la construction des navires, ni leur manoeuvre ni leur propulsion ne sont possibles ni même envisageables avant 1840<sup>827</sup>. Secondaire, puisqu'ils représentent de 14 à 20 % du déplacement du navire au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la place des métaux n'en est pas moins décisive et ce depuis des siècles<sup>828</sup>. La tonnellerie, la fabrication des affûts de canon, l'entretien des armes portatives, le travail des huisseries et de l'ameublement, le cerclage des futailles mobilisent des experts des métaux – serruriers, ferblantiers, armuriers, forgerons – qui sont aussi nécessaires que les « maîtres rabots » et les maîtres cordiers<sup>829</sup>. Processus de très longue durée, la métallisation de la Marine s'accélère entre 1820 et 1840, en suivant l'exemple du Royaume-Uni<sup>830</sup>. Les câbles-chaînes

<sup>825</sup> Article « Munitions navales », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 520.

<sup>826</sup> Jean-Louis Lenhof, « Voile ou vapeur. Étude sur le travail à bord des cargos long-courriers français de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (1880-1920) », art. cité, p. 99-102 ; Géraldine Barron, « Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, 27, 2019, p. 133-145.

<sup>827</sup> Jean Meyer, « Marines et économies (1783-1860) », dans *Marine et Technique (...)*, op. cit., p. 48.

<sup>828</sup> « Règlement contenant la quantité de munitions, agrez, & ustensiles dont les Vaisseaux de chaque rang seront armés & équipés à l'avenir », *Ordonnance de Louis XIV pour les armées navales et arcenaux* (sic) *de Marine*, Paris, Estienne Michallet, 1689, p. 261-280 ; Jacques Gay, « Le fer dans la marine en bois : l'exemple de la flotte de guerre française (1666-1815) », *Histoire et Mesure*, III-I, 1988, p. 53-86 ; J. -M. Ballu, *Bois de Marine*, (...), op. cit., p. 9.

<sup>829</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup>- 2, « État numérique des ouvriers de toute profession que l'escadre peut mettre à la disposition du port (de Toulon) », 7 mars 1848.

<sup>830</sup> Cf. M. Dupuy de Lôme, *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer adressé à M. le Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris, Artus Bertrand, 1844.

comme les courbes en fer et de bandes de fer obliques, installées le long de la coque, se banalisent, tandis que la pose des plaques de cuivre ou de zinc sur la carène, introduite sous Louis XV, devient réglementaire<sup>831</sup>. Parallèlement, les peintures métalliques, la céruse tout d'abord, que remplace, au milieu du siècle, le blanc de zinc, totalement inoffensif, se substituent au lait de chaux, auparavant employé pour nettoyer les parois intérieures<sup>832</sup>. Sous la monarchie de Juillet et la Deuxième République, la commande aux chantiers navals privés nationaux et britanniques dote enfin la marine de guerre d'une foultitude de petites unités à coque métallique : avisos, croiseurs et transports que l'on réserve pour les théâtres secondaires et les missions auxiliaires. Les contemporains les plus attentifs ont été bien conscients de ce passage d'un système environnemental, principalement ligneux et végétal, à un autre que dominant les produits métalliques et chimiques. Rapportant l'armement du *Montebello* à Toulon en 1834, la revue *La France Maritime* reproduit les propos d'un autre journal commentant l'installation des câbles-chaînes, mais également « des fourrures d'écubiers en fonte et d'autres pièces en fonte pour préserver les bittes du frottement, (...) du *stopper-Béchamel*, machine fort ingénieuse et très utile, et du cercle de cabestan-Barbotin, ouvrage également en fer fondu<sup>833</sup> ». Amorcée sous la Restauration, la motorisation des arsenaux puis des forces à la mer accompagne ce processus de métallisation de l'environnement naval puisqu'il faut doter les magasins de plaques de fer, de clous, de rivets, mais également de chaudières, de pompes, de dragues en fer, de tout l'outillage nécessaire enfin au fonctionnement comme aux réparations des navires à vapeur. Au chapitre X du budget de la Marine de 1845, analysé par son historiographe, Frédéric-Victor-Charles Chassériau (1807-1881), le poids financier et matériel de ces filières métalliques apparaît sous la variété des secteurs d'achats (« Métaux », « machines et chaudières à vapeur », « appareils distillatoires », « armes blanches, à feu, projectiles ») et leur poids financier : un tiers du coût des approvisionnements<sup>834</sup>. Dès 1840, l'achat comme le stockage du charbon sont des enjeux majeurs, pas moins de deux millions de francs étant consacrés à cette double dépense. Alors que la variété des combustibles nationaux et surtout leurs inégales performances interdisent leur emploi généralisé avant 1856, l'acquisition nécessaire de charbons anglais pose de tels soucis stratégiques, au lendemain de la Guerre de Crimée, que le gouvernement entend les résoudre en se tournant vers les houillères méridionales et nationales<sup>835</sup>. Dans la seconde moitié du siècle, après que la vapeur marginalise (1850-1870) puis réduit à presque rien la propulsion vélique (1870-1885 env.), la généralisation des coques métalliques, l'invention du blindage, de la très grosse artillerie rayée et des torpilles imposent de lourdes modifications logistiques à terre comme à la mer.

---

<sup>831</sup> Dominique Brisou, « La transition bois-fer dans la construction navale militaire. France XIX<sup>e</sup> siècle », dans Andrée Corvol (dir.), *Forêt et Marine*, Paris, L'Harmattan, 1999, p. 141 ; Edgard Strigler, « Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825) », *Revue d'Histoire maritime*, 27, 2019, p. 119-131.

<sup>832</sup> J. -B. Fonsagrives, *Traité d'Hygiène navale (...)*, *op. cit.*, p. 28-29.

<sup>833</sup> Anonyme, « Armement d'un vaisseau à trois-ponts », *La France Maritime*, 1837, vol. 2, p. 201.

<sup>834</sup> F. Chassériau, *Précis historique de la Marine française(...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 537.

<sup>835</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 318.

## *Nouveaux emplois et nouvelles niches des matières ligneuses et végétales du dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle à la Grande Guerre*

En 2014, Bernard Cros résumait en ces termes les divers éléments de la révolution maritime au XIX<sup>e</sup> siècle :

« La véritable modernisation de l'arsenal (de Toulon) prend corps dès les débuts de la révolution industrielle. Celle-ci bouleverse la marine de guerre, dont les vaisseaux seront désormais construits en fer, propulsés à la vapeur et dotés d'une puissance de feu inédite. (...). L'établissement maritime est contraint de se mécaniser pour construire et entretenir la marine moderne. Aux ouvriers « en bois » vont bientôt se superposer, puis se substituer les ouvriers « en fer<sup>836</sup> ».

Non sans réserves, mais sans doute formulées *in petto* ou glissées dans les petites notes, j'aurais fait mien ce propos, il y a quelques années. La lecture croisée des sources médicales et des archives de la préfecture maritime de Toulon a fini par lever les dernières réticences que m'inspirait toute périodisation stricte et bien visible de l'histoire matérielle de la Marine. Ces sources m'ont convaincu, bien au contraire, de donner à la filière ligneuse et végétale toute sa place dans l'histoire matérielle ou environnementale de la marine de guerre. Avant 1860, le bois demeure la première ressource dans les arsenaux français où « les fers » servent, avant tout, à renforcer la coque et les éléments principaux du navire. Si les rapports bois-métal et voiles-vapeur s'inversent bien dans les décennies 1860 et 1870, les systèmes énergétiques et manufacturiers demeurent mixtes<sup>837</sup>. Les stocks de bois existants, leur coût, mais également la défiance qu'une construction « tout-métal » inspire aux ingénieurs navals se conjuguent pour que les coques des grands navires soient partiellement construites en bois jusqu'en 1873. La rétractation ultérieure des ressources forestières et végétales de la Marine ne signifie pas leur élimination des arsenaux. Pour des raisons bien plus complexes que la seule apathie administrative, les essences forestières navalables, mais également le chanvre, le lin, la jute — avec tous leurs sous-produits — occupent plusieurs niches d'emploi jusqu'à l'orée du XX<sup>e</sup> siècle. Or, sur ce lent déclin des matières végétales, *lato sensu*, l'historiographie purement navaliste est pauvre, les indications dispersées, la plupart des références sur les couplages énergétiques et matériels concernant les systèmes manufacturiers ou productifs durant la première industrialisation<sup>838</sup>. La plupart des auteurs ne jugent-ils pas la messe de la filière bois dite dès les premiers signes de son déclin, au milieu du siècle<sup>839</sup> ? Avec la série des *Colbert* et des *Trident*, écrit Jean-Marie Ballu, s'achève le temps « des voiliers militaires ... et de la Marine en bois » dont l'historien rappelle, mais sans insister, que des navires de guerre construits en bois

<sup>836</sup> Bernard Cros, « Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale », *In Situ* [En ligne], 16 | 2011, mis en ligne le 27 juin 2011, consulté le 23 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/275> ; DOI : 10.4000/insitu.275

<sup>837</sup> D. Brisou, « La transition bois-fer dans la construction navale militaire. France XIX<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 147-151 ; J.-M. Ballu, *Bois de Marine* (...), *op. cit.*, p. 11-14.

<sup>838</sup> F. Jarrige et A. Vrignon, *Face à la puissance*. (...), *op. cit.* p. 26-200.

<sup>839</sup> J. Meyer, « Marines et économies (...) », art. cité, p. 45.

demeurent en service encore trois décennies, les derniers d'entre eux étant désarmés à la veille de la Grande Guerre<sup>840</sup>.

C'est par cette lente transition matérielle et énergétique que débutera cette partie consacrée aux conditions matérielles de l'entretien des forces navales. Une seconde sous-partie reviendra sur les besoins comme les maux ordinaires de la filière vapeur. Les embarras du ravitaillement formeront le troisième et dernier volet de cette partie.

## **1. Dans les arsenaux comme sur les navires : du bois et des matières végétales tout au long du siècle**

Durant cet « âge de transition », énergétique et environnemental, qui sépare les débuts de la propulsion à vapeur militaire dans les années 1830, de l'apogée des flottes de guerre « tout fer et tout vapeur » des décennies 1880-1890, le travail des arsenaux, les croisières des navires, leur entretien enfin mobilisent d'importantes ressources ligneuses et végétales qui, déclinant après 1860, restent présentes pendant deux générations dans l'environnement quotidien des ports de guerre comme à la mer<sup>841</sup>.

Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, le bois comme les produits ligneux et végétaux forment les matières les plus communes dans un arsenal. Dans la liste des approvisionnements généraux et des rechanges d'un navire de l'escadre de la Deuxième république, on dénombre, parmi des dizaines d'autres produits issus du règne végétal, le savon d'huile, l'huile de lin, le charbon de bois de pin, le goudron végétal, le chanvre des cordages, les planches de liège, les billes d'orme. Servant à l'érection comme à l'agrandissement des ateliers et des hangars de construction couverts<sup>842</sup>, le bois est également employé dans divers travaux portuaires. Pour mener à bien le creusement des bassins Vauban 2, le bétonnage du radier, un procédé alors inédit, se fait ainsi à l'abri d'une enceinte de pieux en bois jointifs.

Matériau fondamental pour la construction et la réparation des unités de tout rang avant 1860, le bois tient la première place, tant volumétrique que stratégique, dans le tableau des matières ou « munitions » navales végétales. Il ne faut pas moins de 4 000 arbres, essentiellement du chêne et des essences résineuses, pour bâtir et mâter un vaisseau de ligne, 1 500 pour une frégate et près de 500 pour des unités de second rang, telles que gabares, bricks et petites corvettes<sup>843</sup>. Même en tenant compte de la récupération des bois, particulièrement des « courbes », les radoub et les refontes sont grands consommateurs de bois « neuf ». Les déficits en bois courbes comme en bois

<sup>840</sup> J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 14.

<sup>841</sup> Dominique Brisou, « La transition bois-fer dans la construction navale militaire en France au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Christiane Villain-Gandossi (dir.), *Deux siècles de constructions navales et chantiers navals (milieu XVII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, éditions du CTHS, 2002, p. 183-197.

<sup>842</sup> Les arsenaux de Portsmouth et de Chatham ont conservé certaines de ces colossales structures. Les ports de guerre français ont en revanche perdu l'essentiel de ce patrimoine qui, lorsqu'il existe, demeure invisible. On pense ainsi aux charpentes des combles de la corderie de Toulon dont une partie est en bois.

<sup>843</sup> Jean Boudriot, « Chênes et vaisseaux royaux » dans A. Corvol (dir.), *Forêt et Marine, op. cit.*, p. 344-345 ; Sylviane Llinares, « Les bois de mâture : une contrainte pour la marine de guerre XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *ibidem*, p. 357-375.

droits, également indispensables, demandent, plusieurs années avant leur emploi, d'importantes dispositions logistiques et financières. Non seulement l'administration forestière doit être une habile gestionnaire des réserves, mais le coût des demandes au commerce est considérable<sup>844</sup>. En 1845, les « bois de construction et autres » pèsent pour le tiers du total des « achats de matières » et de produits finis et pour 40 % des achats des matières<sup>845</sup>. Jusqu'au Second empire, l'acquisition des essences forestières tient la première place financière et logistique dans les achats navals. La matière ligneuse est d'autant plus précieuse qu'elle se reconstitue lentement et nécessite bien des précautions après la coupe. Pour lutter contre le « pourrissement » du bois et les animaux xylophages et pour « purger » les bois verts de leur sève, l'usage toulonnais consiste à conserver, pendant plusieurs années, les bois de chêne dans des bassins d'eau saumâtre, avant de les entreposer durant quatre années supplémentaires<sup>846</sup>. Outre le creusement de fosses aux mâts, la construction de vastes hangars réalise cette politique de stockage, mais que les conflits et les crises compromettent. Publié l'année qui suit la seconde crise de Syrie, un essai du baron Tupinier, *Les Considérations sur la Marine*, rappelle l'effondrement des réserves qui fit suite aux armements de 1839-1840. Réduits à 102 000 stères, les dépôts des arsenaux ne pouvaient alors couvrir que deux années de travaux, la commande par l'État de grands paquebots à vapeur s'étant ajoutée aux constructions comme aux armements en cours. De toute urgence, le Ministère devait donc reconstituer des réserves et les entretenir par des achats annuels. Pour les mêmes raisons, le baron Tupinier plaida pour la constitution d'un fond d'urgence d'un million de francs, permettant de se fournir du nécessaire dans les plus brefs délais, tout en confiant à l'industrie privée une part des constructions<sup>847</sup>.

Sur la stabilité des stocks, planent enfin les risques naturels comme les accidents. Le 1<sup>er</sup> août 1845, l'incendie — sans doute criminel — qui ravage un dépôt de planches est éteint au prix de grandes peines, non sans avoir anéanti 17 852 stères de bois, que l'on remplace, dans l'immédiat, par les fournitures livrées par les autres ports de guerre, tout en se tournant vers des négociants<sup>848</sup>. Pour compenser cette perte, un crédit exceptionnel de 3,165 millions est ouvert, en employant des fonds votés pour les travaux hydrauliques et le matériel naval.

---

<sup>844</sup> J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 29 et 158.

<sup>845</sup> F. Chassériau, *Précis historique (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 591.

<sup>846</sup> Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans A. Corvol, *Forêt (...)*, *op. cit.*, p. 499; J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 117.

<sup>847</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 314 et 428-429.

<sup>848</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup> -1, Ministre de la Marine, VA Mackau, à Préfecture maritime de Toulon, dépêche télégraphique, 16 août 1845, 3 h. 15 du soir ; Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 80-84, 171-172 ; Antoine Marmottans, « Incendies mémorables à Toulon », *Bulletin de l'Académie du Var. Nouvelle Série*, V, 2004, p. 144-148. Copie de l'article disponible en ligne : <https://agorha.inha.fr/inhaprod/ark:/54721/00626029/doc/265869>.

## 1. 1. L'hégémonie séculaire du bois et des produits végétaux résiste au premier âge industriel (années 1830-1870)

Ni la motorisation des divisions ni l'emploi croissant du métal après 1830 ne renversent l'hégémonie du bois comme matière première, tant pour des raisons techniques que par pragmatisme.

### 1. 1. 1. Des besoins ligneux considérables pour la construction et l'entretien du navire

Si l'on considère les besoins en bois nécessaires pour la construction d'un navire de ligne entre 1840 et 1860, les mètres cubes requis sont très proches de ceux que les charpentiers mobilisaient au début du siècle, voire plus importants. L'allongement des unités grâce à l'emploi judicieux du métal comme le techniques de renforcement — vaigrage oblique —, exigées par le blindage, rendent en effet toujours indispensable une très grande consommation de bois. Au début de la décennie 1860, pas moins de 6 000 m<sup>3</sup> de bois, dont la plus grande partie proviennent des essences les plus dures comme le chêne, entrent ainsi dans la composition d'une frégate cuirassée<sup>849</sup>. La construction de deux croiseurs de la classe *Sané* (2 000 tonneaux), armés à Toulon à la fin de l'Empire mobilise également des milliers de m<sup>3</sup> de bois. À l'échelle nationale, les arsenaux disposent de ressources considérables et variées pour faire face à ces demandes importantes et diverses. En 1842, les arsenaux disposent théoriquement de 210 000 m<sup>3</sup> de bois, mais dont une large part, estimée à la moitié des stocks, est jugée désassortie et donc se trouve sans emploi<sup>850</sup>. Quantités colossales qui tendent à décroître après 1860, mais demeurent importantes. Rédigée en 1873, une note sur les « Bois de Construction » estime la consommation du seul bois de chêne dans les arsenaux dans les quinze années passées à 30 000 stères, ce qui représentait une valeur de 4,8 millions de francs<sup>851</sup>.

Cette mobilisation des ressources ligneuses répond à la conjonction d'opportunités et de besoins. Si la construction en fer est, passé 1845-1850, maîtrisée par l'industrie privée, comme par les chantiers et arsenaux de l'Etat, l'emploi du bois dans la réalisation d'un navire, particulièrement de sa coque, présente en effet de nombreux atouts. Les stocks disponibles sont importants et leur gestion, coûteuse parfois, difficile souvent, exige de la prudence. En second lieu, la rapidité des progrès dans un contexte de course aux armements incite les experts à favoriser des programmes « courts », avant de réaliser des séries « tout » métal. Le bois enfin présente, associé au fer, plusieurs qualités mécaniques et chimiques. Employé comme chemise ou matelas, il facilite le doublage de cuivre des coques et se prête sans difficulté à la pose directe de blindages, que l'on fixe par de grandes vis à bois en fer galvanisé. Ces qualités se retrouvent pour bien d'autres usages. Si le

<sup>849</sup> Jean-Yves Puyo, « L'épineux problème des bois de marine : l'affrontement services de la marine-corps forestier (France, 1820-1860) », dans Christiane Villain-Gandossi, *Deux siècles de constructions (...), op. cit.*, p. 147-160.

<sup>850</sup> Jean-Yves Puyo, « La fin d'un enjeu stratégique 1820-1870 », *ibidem*, p. 421.

<sup>851</sup> SHD-V-M, BB 8-1787 bis, Anonyme (pour le Cabinet ou pour le Ministre), « Note sur les bois de construction », s. d. (1873).



chêne sert pour construire la coque, les ponts et les mâts, le mobilier, les échelles, les portes, les affûts des pièces légères, les canots, les caisses, les tonneaux sont façonnés dans des essences déterminées, généralement européennes, chacune apportant à la pièce travaillée puis assemblée ses qualités propres de souplesse ou de dureté<sup>852</sup>.

### 1. 1. 2. Des matériaux exposés aux intempéries comme à l'usure

L'assemblage de bois différents et de produits issus du monde végétal, les cordages comme les voiles, fait du navire et de ses embarcations des milieux quasi organiques dont les odeurs, l'humidité, l'usure sont affectées par les conditions climatiques et nautiques enveloppant le navire. Cet environnement suscite les plus grandes réserves du corps médical jusqu'à la fin du Second empire. Menaçant de ses émanations les caliers et les magasiniers, mais également les vivres du navires, le « marais nautique » est le lieu le plus craint, mais non le seul. Significativement, le long rapport sanitaire du major de l'*Inflexible* en 1846 se termine par une philippique contre les planches de sapin des soutes aux légumes et des soutes aux vivres qui, « seulement brayées à l'intérieur, ne sont pas assez isolées et hors des atteintes de l'humidité qui y arrive, soit par les murailles du vaisseau à travers les fissures que la couche de brai ne peut manquer de subir, à la mer, pendant les grands mouvements du navire, soit par leur paroi supérieure par capillarité, sur le navire où s'est conservée la funeste habitude de laver à grande eau, (...) les chambres et le carré des officiers<sup>853</sup> ». Poursuivant, le médecin signale l'humidité des sacs de biscuit, dont la dessiccation est compromise, et le rejet de la nourriture<sup>854</sup>. Si la cale est le territoire « miasmatique » par excellence, le gréement, les ponts, les cordages, les toiles supportent, plus ou moins bien, les grandes alternances des climats européens et tropicaux, le vieillissement comme les coups de tabac qui rythment la vie d'un navire. « Les oeuvres vives sont en bon état », écrit le commandant de la frégate *Impétueuse* détachée au Levant en 1864, avant d'ajouter : « Les hauts et les ponts ont besoin d'un calfatage général ce que les grands roulis et le soleil ardent de la rade de Beyrouth expliquent suffisamment. Beaucoup de cloisons des emménagements ont pris du jeu (...). La mâture et les gréement sont en bon état ainsi que les appareils de mouillage (...) <sup>855</sup> ». La réparation et le remplacement des pièces usées, disjointes ou vermoulues, sont l'inévitable suite de cette usure. « Les ponts sont très usés », écrit du *Gomer* le commandant de la station du Levant en 1856, un quart de siècle après le lancement de cette grosse frégate à roues. « Il faudrait changer un barrot du carré et un de la batterie avant. On a trouvé dans les guérites des soutes à poudre du bois tellement pourri qu'il est probable que ces soutes elles-mêmes et les planchers des soutes à pain et à légumes sont en très mauvais état. (...).

<sup>852</sup> Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cit., dans Andrée Corvol, *Forêt et Marine, op. cit.*, p. 489.

<sup>853</sup> SHD-V-M, CC 2-958, n° 6, Jules Henri 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>854</sup> *Ibidem*.

<sup>855</sup> SHD-V-M, BB 4-831, CV A. Marge de Marigny, « Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate 'l'Impétueuse' », 11 octobre 1864.

Le ton du mas de misaine n'est pas sain et le bout-dehors du foc est craqué<sup>856</sup> ». Dans la conclusion de son « Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate l'*Impétueuse* », son commandant signale ses demandes passées et sollicite de nouveau l'envoi de bois divers pour « réparer les embarcations, les échelles, les tables , & , &<sup>857</sup> ». Ce sont donc d'importantes quantités de planches en sapin, de bordages en bois de chêne, mais également des pièces droites d'orne et de frêne, des mâts et de vergues de rechange enfin que les navires embarquent près de deux décennies après la fin du Second empire tant pour les petits travaux que pour les grandes réparations *in situ*<sup>858</sup>. Le bois de construction n'est toutefois que la partie la plus saillante d'une filière ligneuse ou végétale.

### 1. 1. 3. Les sous-produits forestiers et les ressources végétales : des matières stratégiques

Outre le charbon de bois, les fagots et le bois sec que les marins emploient pour se chauffer et cuire leur nourriture, l'écorce du chêne-liège, le goudron végétal, le jonc comme l'osier, mais surtout le chanvre demeurent des ressources fondamentales pour la construction et l'armement du navire<sup>859</sup>. En 1827, l'arsenal consomme 652 066 kg de chanvre et encore 934 917 kg en 1828. À la fin de l'année suivante, le commissaire général de Toulon annonce la réalisation d'une adjudication pour 600 000 kilos « de chanvre de France » qu'un soumissionnaire brestois emporte<sup>860</sup>. Dans les arsenaux, la transformation de ces matières végétales et ligneuses et forestières et de leurs produits semi-finis suppose une main d'œuvre étoffée et spécialisée. Sur les onze principales professions au sein des arsenaux, cinq travaillent exclusivement le bois —, tels les charpentiers et tonneliers — et deux, la corderie et le calfatage, les matières végétales. Sous la monarchie de Juillet, ce ne sont pas moins de 68 % des maîtres entretenus qui emploient et façonnent les matières végétales<sup>861</sup>. Jusqu'au début des années 1870, les sous-produits ligneux et végétaux forment la part la plus importante des rechanges, en poids et surtout en volume. Sous le Second empire, l'*Impétueuse*, une « simple » frégate à vapeur de 1<sup>ère</sup> classe, embarque 3 000 balais en bouleau, 1 045 mètres de toile neuve, et conserve également 64 kg de chanvre peigné, 170 kg de toron blanc, sans compter d'importantes quantités de cordages usagés et de bitard goudronné. Chaque spécialité dispose enfin de ressources végétales propres : le maître-charpentier du navire reçoit un stock de 700 planches et pièces de bois, quand le maître-calfat a la haute main sur 1360 kg de brai gras et sec<sup>862</sup>. Jusqu'au début de la III<sup>e</sup> République, plusieurs tonnes de bois sont conservées sur les navires cuirassés de l'escadre pour les

<sup>856</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant en chef de la station du Levant à son successeur, le 6 février 1856.

<sup>857</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>858</sup> *Ibidem*.

<sup>859</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements (...), op. cit.*, t. 1, p. 159.

<sup>860</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-27, 3<sup>ème</sup> Bureau des Approvisionnements, Note, 11 septembre 1829 ; SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-28, Commissaire Général au Préfet Maritime-Toulon, 8 décembre 1829.

<sup>861</sup> J.-A. Berthiau, *Des maîtres entretenus (...), op. cit.*, p. 37 et 63.

<sup>862</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.

besoins des cuisiniers soit pour allumer le feu soit pour servir de combustible d'appoint, le charbon de terre servant ordinairement au chauffage<sup>863</sup>. Même la diffusion puis la généralisation de la propulsion à vapeur confirment la nécessité de produits végétaux. Avant la Première Guerre mondiale, le chargement du charbon se fait dans des paniers d'osiers et des sacs, que les ateliers de voilerie manufacturent en employant de « la toile rurale 4 fils », si les commandes ordinaires ne sont pas pressantes<sup>864</sup>. L'huile d'olive de second qualité et le suif, qui servent au graissage des pistons et des bielles par les « bouchons gras », sont des matières de première importance, dont la pénurie, en mai 1859, au large de Venise, soucie le commandement<sup>865</sup>. Cinq années plus tard, une frégate à vapeur déployée au Levant embarque 186 kg d'essence de térébenthine, cinq hectolitres d'huile de lin, deux milles litres d'huile « épurée ». À l'usage du calfat et de ses aides, sont également placés dans la cale 1 200 kg. de brai gras, 160 de brai sec et 800 d'étoupe « en manoques »<sup>866</sup>. Durant une année et demie (Novembre 1872-Août 1874), le maître-mécanicien du *Kléber*, un aviso de la station d'Algérie, consomme 1 692 kg d'huile et 1 015 kg de suif pour entretenir ses machines<sup>867</sup>. Une décennie plus tard, ces produits organiques n'ont pas été supplantés, loin s'en faut. Employées à titre expérimental à Toulon, les huiles minérales sont approuvées certes en 1881, mais attaquent les composants en caoutchouc des machines et doivent être employées avec prudence. Dans ces conditions, le recours à l'huile d'olive comme au suif est maintenu à hauteur de 80 % des corps gras employés<sup>868</sup>.

## **1. 2. La guerre de 1870 prolonge d'une longue décennie la construction en bois et la construction mixte**

Dans les deux premières décennies de la III<sup>e</sup> République, les besoins navals en bois vont diminuant<sup>869</sup>. Les livraisons en bois de l'administration forestière, en nette diminution sous l'Empire, continuent de décroître et cessent après 1888, alors que le fer et surtout l'acier apportent aux navires leurs qualités nautiques bien connues dont l'allègement de la coque, enfin libérée des contraintes de l'arc, l'accroissement du volume des cales et l'efficacité du compartimentage. Pour

---

<sup>863</sup> M. Guérout et J. -P. Laporte, *Le Magenta*, *op. cit.*, p. 126-127.

<sup>864</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfecture maritime-Toulon au ministère de la Marine, 23 décembre 1864.

<sup>865</sup> Amiral commandant en chef la division de l'Adriatique, 23 mai 1859, cité par Jean-Pierre Dubreuil, *Les transformations (...)*, *op. cit.*, p. 414.

<sup>866</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>867</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-11, Devis de campagne de l'avisos le *Kléber*, Commandant Cavalier de Cuverville, 18 août 1874.

<sup>868</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-17, Copie d'une dépêche ministérielle au PM Brest, 7 janvier 1881.

<sup>869</sup> Apostolos Delis, « Mediterranean wooden Shipbuilding in the Nineteenth Century : Production, Productivity and Ship Types in Comparative Perspective », *Cahiers de la Méditerranée*, 84, 2012, p. 349-350.

autant, le moindre usage du bois dans la construction navale est progressif parce que les conditions techniques et politiques découragent une prompt transition<sup>870</sup>.

### 1. 2. 1. Un faisceau de raisons techniques et financières retarde le lancement des dernières séries en bois (1868-1880 env.)

La construction en bois de la coque des unités de ligne et des unités secondaires répond à une conjonction de circonstances politiques et de raisons techniques ou financières. Craignant la salissure des coques métalliques dans les stations tropicales et « chaudes » où les cales de radoub sont rares, les ingénieurs français associent ainsi le bois et le métal sur huit croiseurs lancés entre 1873 et 1884, le bois du bordé permettant le doublage en cuivre de la coque dont les membrures, les barrots et les liaisons transversales sont en fer. La défaite de 1870-1871 contribue également à prolonger la filière bois dans les escadres métropolitaines en dépit des critiques qui signalent l'exposition de ces navires aux torpilles. Condamnée à une grande austérité financière après le traité de Francfort, la rue Royale procède à l'achèvement de quatorze unités en bois programmées sous l'Empire, dont trois grands cuirassés, trois corvettes cuirassées, trois corvettes rapides et cinq avisos. Parler de navires « en bois » exige quelques précisions. Les coques de ces unités lancées dans la décennie 1870 soit sont construites en bois soit sont composites, généralement les extrémités des cuirassés étant en fer. Loin d'être une série de rebuts, les unités en bois de ces années 1870 n'ont pas manqué de qualités et d'endurance, au prix, il est vrai, de refontes. Ainsi l'avisos le *Pétrel*, construit en 1870 et lancé en 1873, est-il attaché en 1875 à Constantinople où ce navire à aubes est encore en activité à la fin de la décennie suivante<sup>871</sup>. Réparé quatre fois à Toulon, ce vétéran des stations lointaines (Sénégal et Levant) fait l'objet, en 1895, d'une notice fort positive du médecin-major frappé par l'absence de tout « marais nautique<sup>872</sup> ».

Parallèlement au lancement retardé des unités prévues à la fin de l'Empire, un certain nombre de cuirassés à coque en bois et de croiseurs légers, également en bois, sont réarmés et réintégrés, les premiers dans l'escadre, tandis que les seconds rejoignent la station du Levant. Placé en juillet 1871 en réserve de 3<sup>e</sup> catégorie, le *Magenta*, un cuirassé lancé une décennie auparavant, est réarmé en novembre 1874 et reprend sa place au sein de l'escadre. Détruit par un incendie l'année suivante, son destin eût été, comme son *sister ship*, le *Solférino*, de servir encore une dizaine d'années rythmées par les refontes et les radoubs<sup>873</sup>. Au commencement de la crise d'Orient de 1875, l'escadre aligne cinq frégates blindées des classes *Provence* et *Gauloise* (*Revanche*,

<sup>870</sup> J. -Y. Puyo, « La fin d'un enjeu stratégique... », art. cité, p. 427-428 ; J. - M. Ballu, *Bois de Marine (...), op. cit.*, p. 160.

<sup>871</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, volume XX (1887-1888), n° 20, Médecin de 1<sup>re</sup> classe François Palasne de Champeaux, « Rapport sur la campagne au Levant du *Pétrel* (1<sup>er</sup> septembre 1887-28 mai 1888) », 13 juin 1888.

<sup>872</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII (1893-1895), n° 16, Médecin de 1<sup>re</sup> Classe Gauran, « Rapport médical sur la campagne du *Pétrel* du mois de mars 1894 au mois de novembre 1895 », Décembre 1895.

<sup>873</sup> M. Guérout et J. -P. Laporte, *Le Magenta, op. cit.*, p. 63-95.

*Gauloise, Surveillante Valeureuse et Provence*) et deux corvettes cuirassées ou cuirassés de second rang (*Thétis et Reine-Blanche*) de la classe *Alma*, lancées à la fin de l'Empire. Réarmées en 1876, les frégates en bois *Magnanime* et *Savoie* demeurent trois années en escadre, avant que la première soit condamnée, tandis que la seconde alterne, entre 1879 et 1883, les périodes de désarmement et les croisières d'essais<sup>874</sup>.

Comme par le passé, les matériels de réparation et de rechanges que ces bâtiments emportent sont adaptés à cette coexistence prolongée du bois et du métal. Rassemblés devant Sfax, le 15 juillet 1881, les navires de l'escadre d'évolutions et les croiseurs de la station du Levant n'ont donc aucun mal à façonner chacun un pont-radeau « avec ses vergues de hune, des barriques et des planches<sup>875</sup>», afin de faciliter le débarquement des troupes.

## **1. 2. 2. Réarmer et réparer les dernières « coques en bois » jusqu'à la dernière décennie du siècle**

L'entretien des unités construites partiellement en bois et en fer après le Second empire exige, durant au moins deux décennies, de quoi satisfaire aux refontes comme aux réparations de leur parties ligneuses. Un cuirassé de la troisième génération, l'*Océan* (1868-1870), dont les extrémités seules ont été construites en fer, est à trois reprises intégré à l'escadre (1871; 1879 ; 1887-1889) et ne passe en réserve qu'en 1891. Disposant comme l'*Océan* d'une coque en bois à l'exception des oeuvres mortes construites en fer, le *Richelieu* —lancé en 1873 —ne quitte pas la Méditerranée durant toute sa vie opérationnelle. Placé d'abord au sein de l'escadre, il porte le pavillon des chefs de l'escadre de réserve jusqu'au milieu des années 1890<sup>876</sup>. Durant les manoeuvres navales de 1891, huit navires en bois, lancés entre 1868 et 1880, sont associés aux exercices, leur puissante artillerie leur gardant une certaine utilité militaire, en dépit de leur particulière exposition aux armes sous-marines<sup>877</sup>.

Jusqu'à la fin du siècle, l'entretien des navires en bois ou de composition mixte qui ont été construits avant 1875 suppose de maintenir une filière ligneuse d'une certaine importance, non sans susciter l'ire de Lockroy qui y voit un indice, parmi tant d'autres, de l'immobilisme d'une administration archaïque et livrée à elle-même<sup>878</sup>. Il ne s'agit certes plus que de l'agonie d'un âge hybride, et dont les anciennes logiques tactiques et financières sont devenues incompréhensibles. À la fin du siècle, les dernières unités sont désarmées et déchirées, quelques éléments précieux de leur décoration passant dans les musées des arsenaux. Avec le remplacement des grands hangars érigés au premier XIX<sup>e</sup> siècle, le bois cesse enfin d'être un matériau de construction. Significativement, les manuels et les cours des charpentiers de la Marine ignorent définitivement cette branche après

<sup>874</sup> É. Gille, *Cent ans de cuirassés (...), op. cit.*, p. 26-27.

<sup>875</sup> D. de Lonlay, *En Tunisie (...), op. cit.* p. 181.

<sup>876</sup> É. Gille, *Cent ans de cuirassés (...), op. cit.*, p. 33.

<sup>877</sup> Anonyme, « Les manoeuvres navales de 1891 », *Revue des Deux Mondes*, t. 107, 1891, p. 172-194.

<sup>878</sup> Édouard Lockroy, *La Marine de guerre. Six mois rue Royale*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1897, p. 28.

1912. Faut-il dater de cet immédiat avant-guerre, la fin d'une histoire environnementale, technique et financière pluri-séculaire ? Oui, sans doute, si l'on considère la question à l'échelle d'une coque et de la construction d'un navire de guerre<sup>879</sup>. Résolument non, si l'on considère les aménagements intérieurs, le mobilier, les embarcations secondaires dont le façonnage et l'entretien exigent des planches, des bois rares, mais aussi du liège. Autant de matières, dont la vision et le maniement composent un environnement tactile, sonore et olfactif rappelant, de loin en loin, aux plus anciens, la marine de leur jeunesse.

### **1. 3. Les secteurs d'emploi « réservés » du bois et des matières végétales de la Belle Époque à la veille de la Grande Guerre**

Ne croyons pas que cette présence ligneuse suscite partout l'attendrissement au nom de Sainte-Bouline. Plus que quiconque, les marins savent les risques de ces objets de bois qui, vernis le plus souvent, fournissent un combustible idéal en cas d'incendie.

#### **1. 3. 1. Comment en finir avec un matériau ignifuge et malsain ?**

Plusieurs procédés avaient tenté, à l'âge industriel, de parer le risque posé par ces tonnes de bois sec et partiellement couverts de peintures inflammables et que démontreront encore les guerres sino-japonaise de 1896 puis hispano-américaine de 1898. Sur le HMS *Inflexible*, des caissons censés encaisser les tirs adverses avaient été remplis de filasse et de bourre de chanvre traitées au chlorure de calcium, afin de réduire leur inflammabilité<sup>880</sup>. Visitant les établissements de la marine austro-hongroise en 1905, le CF Lahalle admire les mobilier incombustible des chambres « faits d'une composition d'amiante et de caoutchouc un peu analogue comme aspect à du carton comprimé ». Interrogeant ses hôtes, le chef de la mission française détaché à Fiume obtient d'eux l'adresse du fabricant qu'il communique à Paris<sup>881</sup>. Cinq années plus tard, A. Sauvaire Jourdan parle, comme d'une règle absolue, de l'emploi de tôle d'acier dans les cabines des officiers, bien que « recouverte d'une couche de peinture couleur bois destinée à donner satisfaction à l'oeil<sup>882</sup> ». Las ! Le bois continue d'habiller les ponts et les cabines : « Lorsqu'un bâtiment entre en service » écrit le commandant Daveluy, « on constate qu'on a soigneusement prohibé à bord le bois et les autres matières combustibles. C'est fort bien ; mais visitez ce même navire cinq ou six ans plus tard ; vous trouverez du bois partout sous les formes les plus variées ; pas un seul instant les charpentiers n'auront cessé de travailler à rétablir les dangers d'incendie »<sup>883</sup>. La philippique semble

<sup>879</sup> Sans perdre de vue l'usage ultérieur du bois durant la Seconde Guerre mondiale qui permet d'annuler la signature des chasseurs de mines que menacent les mines à mise à feu magnétique. Cf. J. - M. Ballu, *Bois de Marine (...), op. cit.*, p. 160.

<sup>880</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Inflexible\\_\(1876\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/HMS_Inflexible_(1876)).

<sup>881</sup> SHD-V-M, BB 7-30, CF Lahalle, chef de la mission à Fiume, au ministre de la Marine, Gaston Thomson, 15 avril 1905.

<sup>882</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de guerre (...), op. cit.*, p. 195.

<sup>883</sup> R. Daveluy, *La lutte pour l'empire de la mer (...), op. cit.* p. 148.

assez juste au regard des documents techniques. Les logements des officiers et des personnels des six cuirassés de la classe *Danton*, déployés en Méditerranée entre 1909 et 1911 sont littéralement « habillés » de bois. Alors que l'acajou clair et le chêne de Hongrie - qui blanchit avec le temps - servent à meubler l'intérieur de la chambre et du salon du commandant, les bordés et les membrures sont recouverts d'un enduit à la sciure de bois, matière que l'on retrouve dans les carrés, les salles de bain et l'hôpital<sup>884</sup>. Le bois reste, enfin, longtemps sans rival pour les embarcations secondaires. Sur le cuirassé d'escadre *Bouvet*, armé en 1906, et qui disparaît aux Dardanelles en 1915, huit des dix embarcations secondaires, mais également les avirons, les mâts des hunes et les vergues sont en bois. Cette matière sert également à fabriquer et à réparer le mobilier des officiers, les étagères de la cambuse, enfin les barriques à vin. On ne compte pas moins de 130 de ces récipients d'une contenance de 250 l. pour un cuirassé de 18 000 t.<sup>885</sup>. Ce sont enfin des objets bien plus humbles, et d'un usage quotidien — les manches des balais, les crachoirs, les bailles —, mais que l'on croit tout droit tirés du *Mary Rose*, et dont la présence navre les médecins de l'ère pasteurienne.

En 1902, le médecin principal Henri Hervé, commandant les personnels de santé sur l'escadre d'évolutions, conseille l'emploi de récipients en tôle de fer pour remplacer les bailles en bois qui servent à transporter le café et la viande bouillie<sup>886</sup>. La même année, le médecin du *Charles-Martel* découvre, en embarquant, une antique table d'opération en bois, quand les règles minimales d'asepsie condamnaient un tel engin depuis deux décennies<sup>887</sup>. Toujours en 1902, le médecin du *Duguay-Trouin*, le navire-école d'application de l'École navale, n'a pas de mots assez fermes pour demander l'enlèvement prochain d'une table en bois « anté-criméenne » et son remplacement par la très récente table Auffret en métal et l'installation des étagères inventées par le même médecin<sup>888</sup>. Las ! Mathurin — et le commissaire du bord — ont l'oreille dure. Quelques années plus tard, les rapports du médecin d'escadre signalent, sur un cuirassé, la présence de crachoirs en bois, remplis d'eau de mer, d'un pétrin en bois et à bras, le mobilier en bois — tables, chaises, lits parfois — fort commun dans les infirmeries, lui arrachant même ce cri de fureur : « Tout le matériel est en bois ! Charniers en bois !!! Vestiges des temps historiques<sup>889</sup> » (re-sic).

Ces bruyantes critiques comme le développement de matériaux nouveaux associant légèreté et plasticité font reculer l'usage du bois, mais ce recul se fait pas à pas, tant les produits ligneux et végétaux présentent sur certains secteurs des atouts esthétiques, économiques et thermiques inégalés qui compensent largement leurs défauts et leurs danger supposés.

<sup>884</sup> R. Dumas et G. Prévotaux, *Les cuirassés français de 18 000 t*, op. cit., p. 64.

<sup>885</sup> A<sup>1</sup> Auphan, *L'Honneur de Servir*, op. cit., p. 40 ; FÉRON, p. 141-148 ; R. Dumas et G. Prévotaux, *Les cuirassés français de 18 000 tonnes*, op. cit., p. 64.

<sup>886</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1905), n° 11, Médecin principal Henri Hervé, Rapport médical sur le cuirassé *Charlemagne*, Juin 1902.

<sup>887</sup> *Ibidem*, n° 21, Médecin principal Vergos, Rapport sur le *Charles-Martel*, 7 juin 1902.

<sup>888</sup> Dr. Jan, « Le croiseur (...) », art. cité, p. 345-346.

<sup>889</sup> SHD-T-M, 170 C-163, Médecin d'escadre Arsène Lefranc, « Notes médicales d'Inspection Générale concernant le cuirassé le *Bouvet* », 3 août 1904.

### 1. 3. 2. Le bois flotte ... il est élégant, assez bon marché et fort pratique

Le premier avantage des objets en bois est leur flottabilité. Avant que le kapok, un produit végétal tropical, ne le remplace, le liège est le plus efficace matériau pour façonner des bouées — 50 sont prévues réglementairement sur les cuirassés de l'escadre en 1890 — et des systèmes de flottaison<sup>890</sup>. Une fois à la mer, tout objet en bois s'avère également salvateur. Quand le *Bouvet* disparaît aux Dardanelles, le 18 mars 1915, plusieurs survivants s'accrochent à un aviron, à une cage à poules, les plus chanceux serrant une bouée en liège<sup>891</sup>. Chargés de mettre les radeaux et les canots à l'eau, mais gênés par la panne des appareils électriques, les officiers du *Bouvet* font également jeter à la mer les buts de tirs comme les planches à charbon. Un mois plus tard, le 27 avril, plusieurs marins du *Léon-Gambetta*, torpillé dans la mer d'Otrante, trouvent un secours précaire en s'agrippant aux rames comme aux planches des canots de sauvetage fracassés<sup>892</sup>. Le second atout du bois est son élégance, qui le fait préférer comme revêtement du plancher et pour le lambrissage intérieur, au métal comme au linoléum. Sans présenter les qualités hygiéniques des carreaux de faïence et du métal, les lambris de bois peints et couverts de linoléum sont faciles à remplacer<sup>893</sup>. Le dernier atout du bois est la multiplicité de ses usages. C'est en bois que sont façonnés les chantiers fixes et mobiles, épousant la forme de la coque, et sur lesquels sont disposées les dizaines de futailles et de tonneaux équipant les navires de ligne de la III<sup>e</sup> République. Avec les tins de sable, les tins secs, de grosses pièces cubiques, contribuent à maintenir le navire sur sa cale avant son lancement. Tenu pour imputrescible, le pitchpin, que l'on utilisa beaucoup dans les cités balnéaires, sert aux bordés de la coque, des sous-marins de la Belle-Époque<sup>894</sup>. Ce matériau dense est également un bon amortisseur des vibrations que l'on emploie en 1880 pour atténuer les trépidations comme le bruit que font des moteurs Brotherhood établis sur le pont supérieur des navires de l'escadre d'évolutions<sup>895</sup>. Le bois se prête assez bien à la conservation de certaines vivres et du vin et des matériaux fragiles comme les filins<sup>896</sup>. Confirmé par les récentes fouilles sous-marines dans la rade de Toulon, le conditionnement des obus dans des caisses en bois permettait d'éviter la friction des métaux et les processus de corrosion<sup>897</sup>. Le bois est également un mauvais conducteur de la chaleur et, bien entretenu, il l'emporte sur des matières plus modernes. Pour

<sup>890</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup> - 653, « État du matériel nécessaire pour compléter l'approvisionnement des cuirassés aux quantités fixées par dépêche ministérielle du 29 janvier 1890 ».

<sup>891</sup> FÉRON, p. 94 ; 166.

<sup>892</sup> F.-X. Bernard, « Le sauvetage et l'internement des rescapés du *Léon Gambetta* 27 avril - 30 mai 1915 », art. cité, p. 121-125 ; <https://www.amedenosmarins.fr/le-leon-gambetta-une-tragedie-oubliee.html>.

<sup>893</sup> Dr. Jan, « Le croiseur d'application ... », art. cité, p. 346.

<sup>894</sup> Gérard Garier, *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France*, t. 3, Rennes, Marines éditions, 2000, p. 54 et 133 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Pin\\_rigide](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pin_rigide).

<sup>895</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-17, Dépêche ministérielle à PM-Brest, 7 octobre 1880.

<sup>896</sup> *Ibidem*, p. 336-388.

<sup>897</sup> M. Guérout et J.-P. Laporte, *Le Magenta (...) op. cit.*, p. 164-172.



réduire les risques d'incendie dans les soutes à charbon, les cuirassés dits « échantillons » emploient un système de réfrigération et d'aération mais associé à des mesures protectrices de compartimentage et d'isolation. Pour ce faire, le bois « incombustible » et le liège aggloméré sont associés pour envelopper les conduites destinées à chasser l'air « vicié »<sup>898</sup>. Visitant en 1905 les navires de la 1<sup>re</sup> escadre austro-hongroise, le commandant Lahalle n'est absolument pas convaincu par la couverture en ciment du pont de *l'Arpad*, un des trois bâtiments de la division. Préservant le faux-pont de la chaleur et réduisant les risques d'incendie, « cette matière est tellement dure que les pieds des hommes — les matelots croates travaillant donc pieds nus — en souffrent beaucoup<sup>899</sup> ».

L'emploi pérenne d'autres produits végétaux — la sciure de bois, employée comme enduit sur les peintures, les torons et les cordages goudronnés, les fils à voiles, et le charbon de bois — tient également à leurs qualités encore inégalées, comme à leur coût réduit. Concurrément à l'amiante, le chanvre mêlé au coton est façonné en tresses qui, enduites de pâte Harmignier, sont employées à la fin du siècle pour assurer l'étanchéité des machines à vapeur de faible et moyenne pression. Ce sont également des dizaines de litre d'huile de lin, qui entre pour 20 % dans la composition de la peinture antifouling « vert de Schweinfurth », que l'on emploie pour préserver les oeuvres vives des concrétions marines<sup>900</sup>. Cette même association de produits minéraux et végétaux est de règle dans la salle des machines. Sur le *Bouvet*, lancé en 1898, les mécaniciens-graisseurs ne consomment pas moins de 270 kg d'huile d'olive par jour pour assurer une (très médiocre) vitesse de 9 noeuds, l'entretien et la lubrification des machines et des appareils exigeant en revanche 1 100 kg d'huile d'olive et une quarantaine de litres d'huile minérale pour atteindre les 16 noeuds<sup>901</sup>.

## 2. Jusqu'à la fin du Second empire, l'indispensable force musculaire

Dans les ports comme à la mer, l'emploi des machines, quelque soit l'énergie motrice, investit progressivement les activités maritimes. Sous la Restauration et la monarchie de juillet les moulins à vent, les machineries hydrauliques et les premières machines à vapeur se généralisent dans les arsenaux de la Marine, comme elles se diffusent dans les établissements et les chantiers travaillant pour les marines de l'État et du commerce. Exceptionnelle en 1830, la navalisation de la vapeur (*i.e.* la propulsion motorisée) est achevée trois décennies plus tard, mais sans supprimer les autres filières énergétiques. Sur les navires, dans les ateliers comme sur les quais des ports de guerre, la motorisation porte sur une fraction des tâches, des « moments » donc, que précèdent et suivent d'autres étapes durant lesquelles la force musculaire est, comme par le passé, mise à contribution. Ainsi, la mise en branle des machines des navires à roues ou à hélice est-elle

<sup>898</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 140.

<sup>899</sup> SHD-V-M, BB 7-30, CF Lahalle, chef de la mission à Fiume au ministre de la Marine, 15 avril 1905.

<sup>900</sup> SHD-T-M, 2 A 6-653, Note de la direction des constructions navales, 12 juillet 1890 ; FÉRON, p. 165.

<sup>901</sup> Les mécaniciens de la Marine ont-ils utilisé le spermaceti, l'huile blanche de cachalot, que l'on emploie pour l'éclairage et comme lubrifiant ? Les sources consultées ne m'ont pas permis de trouver d'indice de leur emploi dans la salle des machines où l'on utilise de l'huile d'olive puis des huiles végétales et minérales à la fin du siècle. SHD-V-M, 190 GG 3-17, Dépêche ministérielle au VA Brest, 7 janvier 1881 ; art. « Huile », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 432 ; FÉRON, p. 104.

impossible sans le transport du charbon du dépôt jusqu'aux chalands, des chalands jusqu'au navire, avant que les chauffeurs, une fois le charbon déposé dans les soutes, ne chargent les chaudières, n'allument les feux, non sans dégager les foyers des cendres et des scories. Autant de travaux et de peines qui reposent sur la force musculaire de dizaines voire de centaines d'hommes.

## **2. 1. À la mer, une motorisation essentiellement limitée à l'appareil propulsif**

Avant la mise au point de la propulsion à hélice au tout début des années 1850, la dotation des forces navales en machines marine concerne une fraction des bâtiments, de petit et de moyen tonnage, les roues à aubes imposant une réduction drastique de l'armement d'un navire. Pour l'escadre des décennies 1830-1840, rien ne change donc, hormis ces rares moments où les remorqueurs entrent en action. C'est toujours à la force des bras et des jambes que l'on tend les cordages, que l'on cargue les voiles, que l'on met les pièces en batterie, que l'on remonte les ancres et que l'on décharge les tonneaux pour faire de l'eau<sup>902</sup>. Pas moins de trois-quatre jours sont ainsi nécessaires sous le Second empire pour embarquer tout ce dont un navire de guerre a besoin avant de prendre la mer. Historien de la station du Levant, André Rampal a bien décrit la formidable mobilisation humaine qui accompagne la marche d'un vaisseau à voiles avant 1850 et tout changement d'allure ou de route :

« Pour manœuvrer une pareille surface de voile, il faut beaucoup de monde : 450 hommes pour carguer les voiles, 220 pour les serrer. Si l'on ajoute à ce personnel les hommes employés au cabestan, à la manœuvre de la tournevire, au lovage du câble dans la fosse, si l'on ajoute aussi le maître voilier et les hommes chargés de l'entretien des voiles, cela fait bien la moitié de l'équipage du vaisseau pour le seul service des voiles<sup>903</sup> ».

Que les vents et les courants s'opposent à la marche des navires, qu'une erreur de navigation conduise le navire sur un banc de sable ou de gravier, le salut du navire et de l'équipage repose, en premier lieu, sur l'effort musculaire des canotiers, des charpentiers et des calfats. Quand le futur Jurien de la Gravière sert au Levant durant la seconde crise de Syrie (1839-1840), la remontée du Bosphore par son bâtiment, un brick à voiles, exige de sortir les « avirons des galères », dont est réglementairement dotée la cale, puis de haler le brick dans des conditions incertaines ; tout l'équipage étant requis, afin de passer un coude difficile<sup>904</sup>.

Accélérée par la guerre de Crimée, la dotation en machines à vapeur de toutes les forces navales métropolitaines n'a pas été sans d'importantes conséquences nautiques et surtout tactiques. L'énergie vapeur n'en demeure pas moins d'un emploi limité et ponctuel. Pour des raisons économiques, stratégiques nautiques, la marche sous voiles demeure ordinaire, avant que la

---

<sup>902</sup> La machine Griolet est « un appareil volant de levage d'un tube de canon disposé dans une batterie lors d'un changement d'affût ». <http://dossiersmarine2.org/arm-seb2.htm>

<sup>903</sup> A. Rampal, art. cité, p 97.

<sup>904</sup> E. Jurien de la Gravière, *La Marine d'autrefois (...), op. cit.*, p. 109.

propulsion « tout » vapeur ne s'impose dans les eaux européennes au début des années 1880<sup>905</sup>. Sur les premières frégates cuirassées, la voilure reprend même, dans les années 1860 son ancienne importance ce qui mobilise donc les mêmes brigades de gabiers que l'on voyait à l'oeuvre à l'époque de l'amiral Lalande<sup>906</sup>. La motorisation enfin concerne surtout la marche du navire. Deux opérations exténuantes sont, il est vrai, confiées aux machines : le déséchouage d'un navire<sup>907</sup>, mené souvent en association avec un autre bâtiment à vapeur, mais également la vidange des eaux stagnantes au fond de la cale<sup>908</sup>. Pour tout le reste, rien ne change avant la seconde moitié du siècle. Les tâches comme les exercices les plus ordinaires — le nettoyage du pont, le chargement des vivres ou le relèvement des ancres — exigent de longs et pénibles efforts musculaires. À la mer, les appareils mobilisés, ainsi les appareils de levage, le cabestan, les pompes, sont tous mus à la force des biceps. Le charbonnage suppose également une mobilisation constante des matelots. « Comme il n'existe pas de procédé mécanique » pour faire arriver le charbon, ce sont aux chaudronniers du navire et bien sûr aux soutiers, passant des soutes aux machines par les coursives, que revient la noria « transportant le charbon jusqu' à la porte du foyer<sup>909</sup> ». Sur les plus petites unités, chargées des missions postales, ces servitudes logistiques sont d'autant plus grandes que les machines les plus anciennes sont voraces. Détaché au Levant durant la crise de Syrie de 1860, le *Requin*, un de ces petits avisos à coque métallique qui ont été acquis sous la monarchie de Juillet, est contraint de charbonner tous les trois jours. Si l'occasion est parfaite pour se nourrir de vivres frais (et ramener une « chaude-pisse »), ces escales « occasionnent d'autre part un surcroît de fatigue à l'équipage qui est employé tous les trois jours à l'embarquement du charbon »<sup>910</sup>. Opérations nécessairement lentes, ralenties en outre par l'exiguïté des sabords et des coursives.

Quelques appareils à vapeurs sont introduits à la fin de la décennie 1850. Ainsi des treuils dotés d'un moteur thermique sont-ils montés sur des transports, tandis que l'escadre de la Méditerranée expérimente, en 1865, un cabestan à vapeur<sup>911</sup>. L'emploi de machines Bellebille à haute pression permet de doter tous les cuirassés à la fin de l'Empire d'un canot à vapeur, théoriquement capable de tracter des chalands. Sur les navires cuirassés britanniques contemporains, les photographies montrent également une poignée de lourds équipements à vapeur, ainsi voit-on une grosse pompe à incendie à vapeur établie sur le pont supérieur du cuirassé

<sup>905</sup> A. Lambert, *Warrior* (...), *op. cit.*, p. 124-125.

<sup>906</sup> J. -P. Dubreuil, *Accueil*, (...), *op. cit.*, t. 2, p. 758-760.

<sup>907</sup> Avant le remorquage par des bateaux à vapeur, le déséchouage supposait de mettre à la mer les canots qui prenant le navire en remorque le sortaient des fonds sableux ou vaseux où il se trouvait. On pouvait également recourir à l'aide d'un autre voilier qui jouait alors de ses ancres.

<sup>908</sup> Avant l'installation de machines à vapeur, les pompes à bras servaient à cette évacuation suivie d'un nettoyage par l'envoi d'eau de mer, avant d'épuiser de nouveau le fond du navire.

<sup>909</sup> H. Rey, *Hygiène navale. Les mécaniciens et les chauffeurs à bord des navires de l'État*, thèse de médecine, Montpellier, 1862, p. 11.

<sup>910</sup> SHD-V-CC 2-956, n° 38, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, avis à vapeur *Le Requin*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>911</sup> BRISOU, II, p. 784.

*Narcissus*<sup>912</sup>. Les escales sont enfin l'occasion de voir des équipements nouveaux et d'en proposer l'adoption ce que fait, en 1861 un officier suggérant d'imiter les Anglais qui, disposant d'un navire-citerne pinardier, emploient la simple pression atmosphérique pour vider le liquide dans les futailles. Encore assez mal connus<sup>913</sup>, ces micro-progrès ne touchent qu'une poignée de bâtiments et ont, tout au plus soulagé, quelques corvées. Proposant, en septembre 1879, une série d'améliorations sur les cuirassés les plus modernes, une commission dirigée par le VA Cloué ne recommande pas l'emploi sur le *Friedland* d'un « treuil à vapeur, desservi par la chaudière auxiliaire ». Utile certes, l'engin »ne semble pas devoir être recommandé<sup>914</sup>». Tout au plus, la commission suggère l'ouverture de nouveaux sabords de chargement ou leur agrandissement. Bien après la disparition des derniers navires équipés de voiles, la marche des unités de servitude — chalands et canots — repose toujours sur une vogue de canotiers, choisis pour leur force et leur endurance. Ne manquant certes pas de personnels, grâce aux ressources de l'Inscription maritime et de la conscription, la Marine avait-elle des raisons de faire plus ?

## 2. 2. Dans les arsenaux et sur les navires : tout se meut à la force du biceps

À terre, les missions logistiques et militaires dont sont chargés les matelots jusqu'au milieu du siècle se font exclusivement à la force des bras et des cuisses, à moins de disposer d'un parc de mulets ou de chevaux. Supposant le débarquement des pièces d'artillerie, toute opération amphibie d'une certaine ampleur mobilise des centaines d'hommes dont les efforts sont décuplés par des instruments de levage et de portage employés depuis l'époque moderne. Au début du siège de Sébastopol, durant lequel la Marine arme plusieurs batteries de siège, les marins français et les corvées militaires emploient les mêmes outils et retrouvent les mêmes gestes que les combattants de la guerre de siège aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles :

« Restait à transférer des canons de plusieurs tonnes souvent dans une chaloupe vers la terre, les débarquer avec des chèvres de levage pour ensuite, de nuit et sans bruit, les transporter ou hisser les canons jusqu'à leur emplacement de batterie aménagé par le service de l'artillerie de terre. On utilisait pour le transport des prolonges d'artillerie et des triqueballes (long timon avec deux fortes roues à essieu coudé en forme de vilebrequin, de façon à ce que la lourde pièce transportée soit le plus bas possible pour des raisons de stabilité. Les marins ou des soldats d'infanterie, tiraient l'ensemble à plusieurs centaines d'hommes). La triqueballe s'utilisait généralement en forêt pour le transport des grumes<sup>915</sup> ».

Dans les arsenaux, ni le recours précoce aux machines hydrauliques et éoliennes, ni la généralisation de la vapeur dans les ateliers — ainsi les scies mécaniques — ni l'emploi d'appareils

<sup>912</sup> A. Lambert, *Warrior (...)*, *op. cit.*, p. 149.

<sup>913</sup> Dominique Brisou y consacre cinq pages extrêmement utiles. Cf. Brisou, II, p. 783-787.

<sup>914</sup> SHD-V-M, MS 392-3, CV Charles Renault de Prémèsnil, « Rapport de la commission supérieure, nommée par les ordres du VA, commandant en chef, en date du 25 juillet et du 6 août 1879, Commission chargée de formuler des opinions motivées sur les différents sujets d'étude, contenus dans le programme ministériel du 3 juillet 1879 », paragraphe 10, « Embarquement du Charbon », Septembre 1879.

<sup>915</sup> <http://dossiersmarine2.org/arm-seb2.htm>

de levage astucieux tels que les palans et autres griolet, n'abolissent le recours à la force des hommes et des animaux. Animale et humaine, l'énergie musculaire demeure bien, au milieu du siècle, une ressource fondamentale, associée ou non aux machines hydrauliques, éoliennes et thermiques. En 1860, la manutention des bois au Mourillon, où les scies sont mues par la vapeur, est l'affaire de 250 à 300 forçats, soutenus par une forte équipe de manœuvres. Cinq à six chevaux complètent cette mobilisation. Afin d'éviter l'émiettement du charbon, le transport du combustible débarqué se fait du parc à charbon jusqu'aux chalands par brouettage, la main d'oeuvre mobilisée employant également des couffins et des sacs chargés à la pelle<sup>916</sup>. Les autres grandes fatigues communes aux arsenaux, telles que l'abattage d'un navire ou son halage dans une forme, se font toujours avant 1850, voire au-delà, en mobilisant des centaines d'hommes, marins, ouvriers et bagnards<sup>917</sup>. Dans les ports du Levant, le recours à la force humaine, abondante et peu chère, retarde l'installation de machines dont l'entretien et le carburant sont coûteux. À Syra, où la Marine de Napoléon III emploie les services d'une compagnie grecque privée, le halage de la *Gorgone* sur une cale se fait par un système à engrenage placé en face de la cale et mu par quatre cabestans que font tourner 40 hommes<sup>918</sup>.

### 2. 3. La persistance des grandes corvées à la Belle Époque

Dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, la miniaturisation des moteurs comme l'électrification des navires et des arsenaux permettent de motoriser un grand nombre de tâches assumées auparavant à la force des bras.

À la mer, la motorisation, auparavant limitée à l'appareil machine propulseur, s'étend aux tâches logistiques et militaires. Les bâtiments d'escadre comme les principales unités des stations sont dotés, dès le Second empire, de canots à vapeur, les vedettes automobile à pétrole étant introduites une décennie avant la Grande Guerre. Équipant le *Bouvet* et ses (*quite half*) *sister-ships*, ce sont des treuils à vapeur qui servent à descendre les embarcations à la mer. Sur d'autres navires, des treuils électriques assurent l'embarquement des caisses comme le halage des canots<sup>919</sup>. Sur les cuirassés de la Belle Époque, les appareillages hydrauliques comme les moteurs auxiliaires à vapeur puis électriques font se mouvoir les tourelles, animent les ventilateurs, participent au service des pièces de gros calibre et des torpilles<sup>920</sup>. Sur le *Brennus*, mis en service en 1894, on ne compte pas moins de seize appareils militaires (pompes à compression, monte-charges), et une soixantaine d'appareils dits « de coque », comprenant des pompes à escarbilles, des pompes d'épuisement, des

---

<sup>916</sup> On se reportera ici aux articles des marchés conclus entre Worms et la Marine du Second empire concernant l'embarquement du charbon. Cf. <http://wormsetcie.com/fr.:archives>. Nous remercions Olivier Raveux pour nous avoir signalé cette ressource.

<sup>917</sup> Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, op. cit., t. 1, p. 83-84.

<sup>918</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant en second de la *Gorgone* au commandant du navire, 27 décembre 1862.

<sup>919</sup> R. Dumas et G. Prévotiaux, *Les cuirassés de 18000 t.*, op. cit., p. 37-38.

<sup>920</sup> SHD-V-M, BB 8/2424/2, VA Rieunier au ministre de la Marine, Godefroy Cavaignac, « Escadre de la Méditerranée Occidentale et du Levant, Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », 24 avril 1892.

servomoteurs, mais également des dynamos, des bouilleurs et des transmetteurs d'ordre<sup>921</sup>. Dans un premier temps, par sécurité, les marines européennes conservent des procédures de maniement manuel des tourelles, mais leur poids, le danger comme la lenteur des procédures d'urgence laissent aux seuls moteurs le soin de mouvoir les systèmes d'armes. Sur le *Bouvet*, armé en 1896, les opérations de chargement de l'artillerie lourde et leur manoeuvre associent des appareils hydrauliques et des équipements électriques. C'est également l'énergie électrique, fournie par quatre dynamos, qui anime les dix-sept ventilateurs du cuirassé<sup>922</sup>. Sur les derniers navires de ligne pré-*dreadnought* de la classe *Danton*, mis à l'eau en 1909-1910, le pointage ordinaire des canons se fait électriquement, tandis que leurs obus sont amenés à la chambre de tir des tourelles par un monte-charge électrique à simple benne<sup>923</sup>. L'écouvillonnage des pièces lourdes est alimenté par une sous-station de distribution d'air comprimé. L'acheminement des munitions des pièces de défense de 75 et de 47 se fait également par des monte-charge électriques<sup>924</sup>. L'âge comme la configuration du navire, les ratages techniques, les circonstances climatiques, la routine enfin, entravent cependant l'emploi systématique des appareils motorisés et prolongent le recours quotidien à la force musculaire.

La première raison de ce conservatisme tient à l'hétérogénéité des unités. À la fin du siècle, les navires de l'État ne sont pas tous des unités récentes loin s'en faut. De refontes en réparations, les meilleures unités des décennies 1860-1870, ainsi le *Suffren* (1866-1897) ou la *Victorieuse* (1875-1897), ont été maintenues au service actif pendant plusieurs décennies. Jusqu'à la fin du siècle, deux des six transports-écuries mixtes qui ont été lancées après la guerre de Crimée assument de bons et loyaux services. Avant leur retrait du service, toutes les grandes corvées, particulièrement la remontée des ancres, s'y font donc « à l'ancienne ». En 1889, sur l'*Orne*, c'est ainsi encore au son du tambour et des clairons, que les matelots et les marsouins poussent en cadence les barres du cabestan<sup>925</sup>. La vie quotidienne sur les navires-écoles, où les voiles sont maintenues, est également marquée par la mobilisation constante de l'équipage et des élèves.

La seconde raison de ce long recours au muscle tient à l'impossibilité de motoriser et encore moins d'automatiser l'ensemble des tâches quotidiennes. Tout en proposant de doter l'artillerie moyenne de monte-charges avec des « petits treuils à vapeur, protégés », l'ingénieur de la Marine Finaz, qui sert en escadre entre juin 1890 et septembre 1891, rapporte l'existence de systèmes bricolés après l'installation de nouveaux canons à tir rapide. Sur le *Duguesclin*, rapporte-t-il, des norias ont été provisoirement installées pour alimenter les six canons de 47 mm et les dix canons-revolver. Enveloppées dans un manche à vent, les norias sont mises en mouvement ... par un treuil

<sup>921</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 74.

<sup>922</sup> FÉRON, p. 103.

<sup>923</sup> R. Dumas et G. Prévotiaux, *Les cuirassés de 18 000 t.*, *op. cit.*, p. 48-49.

<sup>924</sup> FÉRON, p. 102.

<sup>925</sup> Journal de Jules Astier, Dimanche 31 janvier 1889. Retranscrit dans « La flotte de Napoléon III- Documents. De Toulon à Cayenne. Voyage effectué à bord de l'Orne (2) », texte disponible sur [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon2.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon2.htm).

à bras rudimentaire<sup>926</sup>. Un traité d'hygiène navale de 1906 rappelle la nécessité de sélectionner les hommes les « plus robustes » pour le service des canons, mais également les plus grands « afin de pouvoir actionner facilement à l'aide d'une manivelle le volant de la pièce qu'il faut pointer<sup>927</sup> ». Le charbonnage d'un navire de guerre, la corvée détestée entre toutes de l'âge de la vapeur, mais également le briquage du pont exigent enfin la mobilisation des hommes, encore commune dans l'entre-deux-guerres. Quand le charbon est entreposé, l'acheminement des briquettes des soutes aux chaudières, puis leur chargement se font à la force des bras qui poussent les brouettes, entassent le combustible et l'enfourment dans les foyers dont il faut retirer les scories<sup>928</sup>. Quelques machines et procédures peuvent, il est vrai, simplifier l'opération. Abordé par un charbonnier ou un chaland rempli de combustible, le navire de guerre peut, théoriquement, mettre en mouvement une grue spéciale pour soulever plusieurs sacs de combustible qui, déposé sur le pont supérieur, sera jeté dans les soutes. Plus souvent, ce sont de simples barques et chalands chargés de briquettes qui, venant des dépôts à terre, mouillent le long du bord. Le témoignage d'un marsouin embarquant en janvier 1889 de Toulon donne à voir au travail la noria humaine qui vide les chalands et remplit les soutes en quelques heures. Les « hommes du pont répartis en équipes prennent leurs postes, qui dans les *mahonnes*<sup>929</sup>, qui sur la ceinture à l'aplomb des sabords, qui dans les coursives jusqu'aux panneaux où les chauffeurs s'apprêtent à recevoir les briquettes et à les ranger dans les soutes ». Un long ballet commence alors ; « les briquettes lancées de main en main » remontant « la chaîne des hommes<sup>930</sup> ». L'esprit d'émulation entre les navires, le désir d'abaisser la durée de l'embarquement amènent certains commandants en second, chargés de la logistique, à multiplier le « nombre d'ouvertures par où passent les briquettes », à réduire l'encombrement des sabords de charges afin de faciliter l'écoulement du combustible jusque dans les cales<sup>931</sup>. L'efficacité de ces micro-améliorations repose *in fine* sur la mobilisation des hommes des heures durant pour tenir la cadence et en finir au plus vite. Une fois le combustible embarqué, le grand nettoyage du navire se fait « à l'ancienne », plusieurs dizaines de matelot agenouillés et trempés, grattant, lavant et récurant le pont et les coursives. Outre ce grand nettoyage, l'encadrement impose, particulièrement le dimanche matin, le briquage du navire. Après avoir jeté de grands baquets d'eau, les matelots, les genoux protégés par un faubert et les pieds mouillés, nettoient et briquent le pont, rangent les cordages, lavent les escaliers, raclent enfin toutes les pièces en bois pour enlever les dernières traces de goudron ou de charbon. L'embarquement des vivres, qui dure une journée sur un navire bien

<sup>926</sup> SHD-T-M, 170 C-159, Ingénieur de la Marine Finaz, « Notes sur certaines questions intéressant les navires de la Flotte et plus particulièrement les navires de l'escadre », 10 septembre 1891. Rapport manuscrit transmis au Ministre de la Marine, Édouard Barbey, le 18 septembre 1891.

<sup>927</sup> P. Brouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, *Hygiène navale*, *op. cit.*, p. 88.

<sup>928</sup> *Ibidem*, p. 77 et 91.

<sup>929</sup> Petit caboteur, à fond plat.

<sup>930</sup> M. Guérout et J. -P. Laporte, *Le Magenta*, *op. cit.*, n. 6, p. 124.

<sup>931</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CF Boisse, officier en second, au CV commandant le croiseur *Cécille*, 15 août 1892. Copie 2. On pourra consulter un cliché commenté sur un site très documenté sur les opérations navales en Méditerranée durant la Grande Guerre qui donne à voir la première étape du charbonnage : <http://www.amedenosmarins.fr/le-leon-gambetta-une-tragedie-oubliee.html>

commandé, se fait également par la mobilisation des matelots du pont, des caliers et des officiers-mariniers chargés de la manoeuvre. À quelques détails près, ce qu'un témoin décrit en 1889 d'un embarquement à Toulon aurait pu l'être avec les mêmes mots et les mêmes images, à la veille de l'expédition de Crimée, voire dans les journées précédant l'expédition d'Alger :

« Une demi heure après, nous entendons l'officier de quart qui commande, de rapporter les plats et qui envoie ensuite les « bâbordais » à dîner ; la même opération se produit puis tout le monde remonte sur le pont continuer à tirer sur la corde car nous n'avons pas moins de mille cinq cents tonneaux à hisser à bord, sans compter les caisses de toute grandeur contenant pianos, serrureries, marbres, etc. que *l'Orne* doit déposer à Cayenne, soit à la Martinique. Ce qui nous a le plus intéressés, c'est le chargement des bœufs et des chevaux. Il fallait voir les mouvements désespérés que faisaient ces pauvres bêtes lorsqu'elles se sentaient enlever au moyen d'une large sous-ventrière en toile à une hauteur de vingt à vingt cinq pieds au dessus de l'eau; une fois sur le pont du navire, c'était des ruades et des sauts qui rendaient leur approche très dangereuses à ceux qui venaient les détacher<sup>932</sup> ».

D'autres considérations, pour partie sociales et pour partie navales, ont également joué dans le maintien des grandes corvées. Plus nombreux sur les navires de ligne et moins bien payés que leurs homologues britanniques, les marins français, et particulièrement les matelots de pont, sont vus comme une force d'appoint complémentaire<sup>933</sup>. La vénération de la Sainte Bouline et de la « vieille » marine a également contribué à maintenir, tant que cela est possible, les pratiques anciennes du canotage, mais également du *spit and polish* sur les navires-écoles bien sûr, où le Grand Corps entend dresser ses nouvelles recrues, mais également en escadre<sup>934</sup>.

### **3. Trois enjeux majeurs avant 1870 : maîtriser la consommation en charbon, faire face à de nombreuses pannes et combattre la salissure des coques**

Au terme de trois siècles et demi d'innovations, locales et nationales, et de transferts de savoir-faire, la construction des navires en bois atteint vers 1780-1830 un apogée technique. Tandis que la marine de l'État rentre dans un âge d'hybridation (1830-1860 env.), la généralisation de la propulsion vapeur, la métallisation des coques, puis leur blindage portent avec eux un nouvel âge énergétique et matériel dont les embarras logistiques sont également inédits.

Non seulement le charbon est un produit onéreux, de valeur très inégale selon sa provenance, mais la constitution de dépôts mène à de coûteux gaspillages. Soit il faut refuser d'employer les déchets poussiéreux qui s'accumulent soit les remployer en les mêlant de goudron minéral pour obtenir des briquettes, un procédé longtemps mal maîtrisé. Le stockage du charbon dans les navires n'est pas sans danger puisque la combustion spontanée menace le navire.

<sup>932</sup> Jules Astier, Journal, Samedi 19 janvier 1889. Retranscrit dans « La flotte de Napoléon III- Documents. De Toulon à Cayenne. Voyage effectué à bord de *l'Orne* (1) », [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm) vhttp://dossiersmarine2.org/tem\_toulon1.htm

<sup>933</sup> T. Ropp, *The Development of a Modern Navy*. (...), *op. cit.*, p. 51.

<sup>934</sup> T. Vaisset, *L'amiral d'Argenlieu* (...), *op. cit.*, p. 55.



L'embarquement est même déconseillé si le dépôt a été conservé en plein cagnard ou s'il vient de pleuvoir. Bien avant la Grande Guerre, l'exploitation énergétique des huiles minérales entre dans le champ du possible et, pour les plus attentifs, du souhaitable. Si le pétrole s'impose dans les flottilles sous-marines, leur place se limite, sur les navires de surface, à faciliter l'allumage des feux dont le charbon demeure le principal combustible. Nouveaux procédés, nouveaux embarras comme ceux qui suivent la métallisation des coques et la navalisation de la vapeur. Plus fines certes et plus aisées à cloisonner que les structures en bois, les coques en fer sont rapidement couvertes de salissures organiques, qui, gênant la marche des navires, exigent des procédés préventifs nouveaux. L'entretien des machines, des chaudières, des grilles, comme de l'appareil de propulsion s'avère une tâche sisyphéenne, longtemps rythmée par de nombreuses pannes, dont les principales causes, outre les accidents, sont l'usure précoce des pièces et l'accumulation des dépôts salins. Ce sont à ces embarras, inhérents à leur industrialisation, que toutes les marines de guerre occidentales sont confrontées, avant de les juguler au début des années 1870<sup>935</sup>. Une décennie plus tard, l'acquisition de dizaines de torpilleurs de défense mobile, de petites unités de défense côtière peu durantes, pose de lourds embarras d'entretien, accrus par la diversité des types et l'émiettement des unités le long des côtes métropolitaines, algériennes et tunisiennes. Au tournant du siècle enfin, la constitution d'une flotte sous-marine s'accompagne des déboires et des ratages inhérents à tout système d'armement inédit, riche en prototypes comme en micro-innovations.

### **3. 1. Le charbon de terre : une ressource négligeable avant 1830, essentielle au milieu du siècle**

Une combinaison de facteurs favorables — la colonisation de l'Algérie, l'industrialisation du littoral provençal, l'exploitation des gisements houillers méridionaux — mène la France à déployer le plus grand nombre possible de navires à vapeur en Méditerranée. Nécessaire pour faire pièce aux flottilles britanniques, ce déploiement porte avec lui de fortes contraintes. Il faut, en effet, fournir aux forces navales opérant sur les deux bassins de la Méditerranée le charbon dont elles ont besoin, puisque le bois et le charbon de bois s'avèrent des combustibles inappropriés<sup>936</sup>.

#### **3. 1. 1. Une consommation difficile à harmoniser avant 1860**

Avant 1825, le charbon de terre est une fourniture très secondaire de l'arsenal de Toulon. La base, non seulement ne dispose pas de machine à vapeur, mais n'entretient aucun navire à propulsion hybride. Les forges des ateliers emploient essentiellement du charbon de bois, la filière sidérurgique du charbon de terre étant alors peu connue ni guère maîtrisée en France. À la fin de la Restauration, l'acquisition presque simultanée des premières machines à vapeur de servitude,

---

<sup>935</sup> J. Meyer, « Marines et économies (...) », art. cité, p. 31.

<sup>936</sup> L'emploi du combustible végétal a été commun dans les stations lointaines, où le charbon de terre n'est pas disponible ou très coûteux avant 1840. La question de l'utilisation du combustible végétal pour les machines marines ne s'est jamais posée dans les eaux métropolitaines puisque le charbon de terre, national et surtout britannique, est disponible dans tous les ports nationaux.

utilisées ainsi pour le curage du port de Toulon, et des premiers navires à roues, tel le célèbre *Sphinx*, exige l'acquisition régulière de charbon de terre. Ce combustible s'avère également nécessaire sur les navires de ligne et les frégates à voiles dont les cuisines l'emploient généralement associé au bois de chauffe<sup>937</sup>. En 1840, la consommation annuelle de la Marine dans les trois grands ports de l'Algérie est estimée à 6 000 tonnes (pour une valeur de 197 000 francs), dont les 2/3 déposées à Alger<sup>938</sup>.

Si les besoins en combustible demeurent assez modérés avant 1840, la motorisation accélérée des ports de guerre et des forces navales qui suit la seconde crise de Syrie change la donne. Étant donnée son importance économique et coloniale, la Méditerranée concentre, après 1840, 2/3 des unités à vapeur nationales. Alors que l'on compte sept navires à roues en 1830, plus d'une vingtaine de tout tonnage sont déployés en 1842 dans une mer où les besoins postaux, coloniaux et diplomatiques comme la direction des mouvements de l'escadre d'évolutions exigent une nuée de paquebots<sup>939</sup>. Au printemps 1845, pas moins de 11 frégates et corvettes à roues et 22 unités légères à vapeur servent à l'est de Gibraltar<sup>940</sup>. À la fin de la Deuxième République, 37 bâtiments à vapeur de tout rang sont déployés à l'est de Gibraltar. Parallèlement, l'arsenal de Toulon est doté de machines pour ses ateliers et ses aménagements portuaires<sup>941</sup>. Devant le coût croissant de la dépense énergétique, accrue par la très forte consommation des machines, le recours à des systèmes alternatifs occupe d'autant plus les esprits que la France dispose des savants, des inventeurs et des entreprises en mesure d'ouvrir des voies nouvelles<sup>942</sup>. Expérimentées à Lorient comme à Brest au milieu du siècle, les machines à vapeurs combinées d'eau et d'éther ou d'eau et de chloroforme, qui auraient permis de diminuer considérablement la consommation de charbon, supposent l'emploi de combustibles très inflammables — ainsi l'acide pyroligneux — comme la mise au point du vaporisateur d'éther et des tubes des condenseurs. Mises à l'épreuve en Méditerranée sur la ligne commerciale Sète-Alger, les machines s'avèrent fiabiles, mais sans désamorcer le risque posé par les émanations du chloroforme et de l'éther dans la salle des machines<sup>943</sup>. En dépit d'une attention administrative certaine, les expériences du procédé à vapeurs

<sup>937</sup> Art. « Four continu », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 378 ; J. Boudriot, « Vaisseaux et frégates sous la Restauration (... ) », art. cité, p. 75 ; BRISOU, I, p. 89, 160-166.

<sup>938</sup> SHD-V-M, BB 8 737, « Note sur l'approvisionnement de charbon des ports de l'Algérie », 15 septembre 1838.

<sup>939</sup> Jean-Pierre Dubreuil, *Accueil (...)*, *op. cit.* p. 437.

<sup>940</sup> *État général de la Marine*, 15 avril 1845, p. 75-80.

<sup>941</sup> Brisou, I, p. 160-166.

On se reportera aux pages consacrées dans cette seconde partie aux bases navales nationales, et en premier lieu donc à Toulon.

<sup>942</sup> Brisou, II, p. 646-660.

<sup>943</sup> Cette filière alternative, que seule une poignée de pays peuvent engager, m'a été rappelée par Olivier Raveux dans un très amical courrier. Les contemporains ont suivi avec intérêt cette voie de la machine aux vapeurs d'eau et de chloroforme. On consultera avec profit les développements de Dominique Brisou ainsi que le récent ouvrage de François Jarrige et d'Alexis Vrignon.

J. B. Fonsagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 38-39 ; BRISOU, II, p. 646-660 ; F. Jarrige, A. Vrignon, *Face à la puissance (...)*, *op. cit.*, p. 183-199.

combinées s'achèvent alors que la crise d'Orient puis la guerre de Crimée précipitent un processus de conversion des escadres au tandem machine à vapeur « simple »-hélice<sup>944</sup>.

Après la guerre d'Orient, la généralisation de la vapeur à la mer fait du ravitaillement en charbon une question universelle, impliquant tous les navires déployés en Méditerranée qu'ils soient des unités mixtes, des voiliers convertis ou d'authentiques navires à vapeur. Au début des années 1860, les plus puissantes unités, marchant à la vapeur seule, ont une autonomie de sept jours ce qui leur permet, au mieux, de traverser la Méditerranée. Pour l'immense majorité des croiseurs, une telle performance est alors tout simplement impossible, leur autonomie « à la vapeur seule » se réduisant à quelques centaines de milles marins, et souvent moins quand les vents sont contraires et la machine trop fragilisée ou encrassée pour que les mécaniciens osent allumer tous les fours. La puissance nominale des machines comme le volume des soutes ne sont enfin qu'une donnée des performances et de la consommation de chaque navire. La mise au point des machines à expansion double ou *compound* à la fin du Second empire, auxquelles succèdent les machines à triple et quadruple expansion dans le dernier tiers du siècle, finit par éliminer cette voie alternative. Dans ces nouveaux systèmes à expansion double puis multiple, la récupération de la vapeur dans des cylindres de haute pression puis de basse pression permet en effet d'employer au mieux l'expansion de la vapeur et de limiter la consommation en charbon.

Avant et bien après l'ère des machines à double expansion, le système moteur du navire n'est qu'un élément et de ses performances et de sa consommation. L'habileté des mécaniciens et des chauffeurs de chaque bâtiment, l'inégale qualité et le vieillissement des charbons embarqués, le traitement des déchets de la combustion, la définition de la vitesse enfin introduisent de fortes différences entre des navires dotés pourtant de machines de même type ou de même puissance. « Parmi les vaisseaux qui accompagnèrent l'amiral de Tinan à Beyrouth et en revinrent », rappelle l'amiral Pâris en 1862, « un seul avait de quoi effectuer un retour en France, d'autres auraient atteint Malte, mais il y en avait dont les soutes étaient vides et qui seraient restés forcément à Beyrouth ». Fait aggravant : « Sauf un seul, c'étaient tous des navires rapides et censés avoir le même nombre de jours de chauffe dans leurs soutes ». Stigmatisant les négligences et la surconsommation, l'amiral Pâris rappelle que le *Prométhée*, un croiseur en fer déployé au Levant, « brûlait 35 à 37 tonneaux par jour pour ne filer que 7 noeuds quand l'*Algésiras*, qui pesait 6 à 7 fois autant, brûlait seulement 42 tonneaux pour filer 8 noeuds<sup>945</sup> ». Autant de différences qui imposent, conclut Pâris, l'homogénéisation des pratiques dans la salle des machines. Cette uniformisation passe non seulement par l'introduction d'un cahier des machines, de nombreuses réunions, mais également par une étroite surveillance des personnels de la chauffe en suivant les pratiques disciplinaires des *Messageries Maritimes*.

Cette conjonction de besoins croissants et de handicaps techniques dicte trois priorités : répondre aux besoins quantitatifs croissants des forces, délivrer et fournir un charbon de bonne qualité, le moins fragmenté et le moins poussiéreux possible, disposer enfin de points de charbonnage assez nombreux et bien dotés pour remplir les soutes d'un croiseur.

<sup>944</sup> BRISOU, II, p. 648-660

<sup>945</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-3, Dossier 21, Amiral Pâris au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 22 avril 1863.

### 3. 1. 2. Une échelle nouvelle des besoins durant et après la guerre de Crimée

Le premier défi que doivent répondre les autorités est de disposer à tout moment de ressources suffisantes. Au commencement de la guerre d'Orient ce ne sont pas moins de 1 000 tonnes quotidiennes de houille dont ont besoin les forces navales déployées en Méditerranée comme en mer Noire, sans compter les exigences des transports mixtes nolisés<sup>946</sup>. Comme les stocks des arsenaux et des ports ne répondent pas à ces besoins, le prix du charbon grimpe particulièrement dans les ports où le fret de retour est difficile à trouver. La Marine se tourne alors vers la maison Worms, qui, dès 1848, achetait en Grande-Bretagne même les charbons qu'elle fournit à la Marine comme aux Messageries Maritimes. Étudiée par Gabrielle Cadier-Rey, la contribution de la firme Worms à l'effort de guerre s'avère considérable dès l'hiver 1853-1854. Après avoir proposé de prendre un marché de 14 000 tonnes pour Toulon, Worms s'engage, au début de 1854, à fournir au moins 7 000 tonnes de charbon anglais pour Alger et pas moins de 11 000 tonnes pour Constantinople. Cette assistance est décuplée durant la guerre d'Orient. Worms, qui est le principal fournisseur de la Marine, délivre, en 1854 puis l'année suivante, entre 100 000 et 120 000 tonnes de charbon anglais réparties entre les deux principaux théâtres de guerre - la Baltique, la Mer Noire — et leurs zones arrières — la Mer du Nord comme la Méditerranée. Étant donné la concentration des forces armées en mer Noire et des navires mixtes, le gros des envois est dirigé à l'est de Gibraltar. On embarque ainsi, en mai 1854, 600 tonnes de charbon pour la Baltique, mais 15 400 tonnes sont acheminées au Levant. Par la suite, la firme approvisionne les dépôts constitués dans les Cyclades (Milo) et les Détroits, mais renouvelle aussi les stocks déposés en Algérie comme à Malte<sup>947</sup>. Après la guerre, la généralisation accélérée de la motorisation vapeur, indispensable dans les eaux européennes, impose de définir des seuils de consommation bien supérieurs aux 6 000 tonnes annuels que l'on tenait pour suffisants en 1840.

Une note sur l'approvisionnement de charbon, établie en avril 1859 par l'ingénieur Henri Dupuy de Lôme, estime alors la puissance vapeur en Méditerranée à 30 000 chevaux soit une consommation théorique quotidienne de 2 200 tonnes de charbon. Partant de cette donnée, le même estime, en avril 1859, à 132 000 tonnes de charbon les besoins de l'ensemble des forces en Méditerranée pour deux mois de guerre contre le Royaume-Uni<sup>948</sup>. Ces calculs ne font pas débat, la rue Royale ayant bien pris la mesure des impératifs logistiques associés à une marine « tout-vapeur ». Évoquant, deux années plus tard, les besoins ordinaires des forces et de l'arsenal, un document ministériel tient pour nécessaire de disposer à tout moment de 60 000 tonnes de combustible<sup>949</sup>. Cinq années plus tard, alors que les relations franco-britanniques sont apaisées par le règlement de la question de Suez comme des affaires italiennes et libanaises, la préfecture

<sup>946</sup> G. Cadier-Rey, « Le charbon dans la guerre de Crimée », dans J. - P. Poussou (dir.), *L'économie française du XVIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle, Mélanges offerts à François Crouzet*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2000, p. 676-677.

<sup>947</sup> *Ibidem*, p.671-687.

<sup>948</sup> SHM-V-M, 17 GG 3, Directeur du Matériel, Dupuy de Lôme, « Note sur l'approvisionnement de charbon pour les navires de la Marine Impériale dans les ports français », 19 avril 1859.

<sup>949</sup> *Ibidem*, « Houilles Françaises. Terrain Houiller du Midi » dans « Mémoire pour servir aux approvisionnements en combustibles de Toulon et de la Méditerranée », s. d. 1861.

maritime de Toulon estime toujours devoir disposer d'une dizaine de milliers de tonnes de houille à Toulon même<sup>950</sup>. Ces besoins considérables posent à la Marine plusieurs soucis.

Le premier est, bien sûr, le coût global d'un combustible qui, après les vivres, est alors le second poste budgétaire des dépenses matérielles de la Marine. En 1860, ce ne sont pas moins de six millions de francs qui sont alloués aux achats de charbon pour l'ensemble des forces navales métropolitaines, ultra-marines et coloniales. À la fin de la décennie, alors que les machines à expansion multiple font enfin espérer de nettes économies, l'approvisionnement comme le renouvellement des stocks en Méditerranée représentent encore le dixième des dépenses allouées à l'escadre, soit 330 000 francs en 1868<sup>951</sup>. Comme toutes les autres grandes marines de guerre, la Royale doit louvoyer entre les nécessités du service, les exigences des entraînements et le récif des économies budgétaires. Le recours à la voile, qui connaît un dernier sursaut à la fin de l'empire avec le lancement des frégates cuirassées, permet certes de réduire l'emploi du charbon, mais de trop fortes économies gênent les manoeuvres et le travail d'homogénéisation des escadres. Ne pas consommer les charbons déposés ne s'avère pas en outre bien économique. Sous l'effet combiné des intempéries et de son exposition à l'air libre, le combustible vieillit mal. Il tend à devenir pulvérulent et se détériore aussi bien sur les côtés des dépôts qu'en profondeur, obligeant à livrer ces secondes valeurs aux forges<sup>952</sup>. Le troisième problème est celui de l'autonomie énergétique, un dossier prioritaire quand les relations avec Londres se tendent entre 1857 et 1859 et que la rue Royale entend régler à l'avenir<sup>953</sup>. Le dernier impératif de la Marine est de disposer de points d'appui assez denses et bien dotés pour disposer d'une pleine liberté de mouvement.

### **3. 1. 3. Constituer des stocks dans les deux bassins de la Méditerranée : une mesure onéreuse**

Durant la décennie 1830, la conquête de l'Algérie et la concentration des navires à vapeur en Méditerranée occidentale y dessinent la première trame des points d'appui charbonniers. En France même, Toulon et Marseille sont les principales bases de ravitaillement de la Marine, qui constitue ultérieurement des dépôts à Port-Vendres et dans le port d'Ajaccio. Si les ports d'Alger, de Bône et d'Oran reçoivent des stocks de charbon, la ligne postale et « militaire » algérienne suppose, en 1838, la constitution d'un dépôt intermédiaire à Mahon, « à l'usage des bâtiments qui viendraient y relâcher par manque de combustible<sup>954</sup> ». L'intérêt d'un dépôt à Cagliari est souligné après la guerre de Syrie, pendant la guerre de Crimée puis durant la guerre d'Italie. Les réserves constituées en Sardaigne y resteront toujours modestes toutefois. Le Grand Port de Malte, où les Messageries Maritimes disposent d'un dépôt, sert occasionnellement au charbonnage des navires de l'État

<sup>950</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfecture maritime-Toulon, au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 15 juillet 1864.

<sup>951</sup> BRISOU, II, p. 710.

<sup>952</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet maritime-Toulon, au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 15 juillet 1864.

<sup>953</sup> Cette recherche d'une filière locale est étudiée dans le chapitre consacré aux marchés d'approvisionnement régionaux et nationaux de l'arsenal de Toulon.

<sup>954</sup> SHD-V-M, BB 8-737, « Note sur l'approvisionnement de charbon des ports de l'Algérie », 15 septembre 1838.

traversant la Méditerranée centrale<sup>955</sup>. Au Levant, les points d'appui charbonniers émergent entre 1840 et la fin de la guerre de Crimée. Naturellement, ces dépôts se trouvent dans les grands ports de commerce levantins que sont Le Pirée, Smyrne, Beyrouth, Alexandrie et Constantinople. Beyrouth, qui a joué un rôle logistique d'importance durant la crise humanitaire de 1860, devient par la suite le principal port charbonnier des croiseurs du Levant<sup>956</sup>. Des dépôts secondaires sont également constitués dans les Cyclades où la Marine fait porter les meilleurs charbons « navals » gallois et anglais<sup>957</sup>. La livraison du charbon suit des procédures distinctes selon les ports de relâche. Dans les bases navales — Toulon et Alger — comme dans les ports nationaux où la Marine dispose de hangars et d'ateliers, la délivrance du charbon est sous la responsabilité des commis du bureau des approvisionnements et de leurs aides. Établi dans la zone de Castigneau, entre un canal et la mer, le parc à charbon de la Marine fait du port varois le premier port de charbonnage militaire avec Cherbourg. Aux 25 000 tonnes déposées à Toulon en 1871, s'ajoutent les dépôts d'Alger et des petits ports corses qui disposent alors d'un peu plus de 13 000 tonnes de charbon<sup>958</sup>. Dans les ports étrangers, le charbon est généralement sous la garde des agents consulaires ou de fournisseurs attitrés. L'admission des charbons dans ces parcs publics ou privés suit, depuis la fin des années 1840, un cahier des charges, dont la rigueur évite à la Marine de recevoir des produits de second ordre<sup>959</sup>. Les deux filières d'approvisionnement — le dépôt gouvernemental et le parc de charbon privé — présentent chacune des atouts et des inconvénients assez connus pour justifier autant que faire se peut leur combinaison. L'objet des dépôts « de l'État » à l'étranger est de disposer de quoi satisfaire à tout moment les besoins ordinaires des croiseurs — estimés ainsi à 600 tonnes semestrielles au Pirée en 1868 — sans avoir à subir les hausses du marché à la moindre alerte ou de brèves pénuries. En juin 1860, le déploiement de quatre vaisseaux dans la rade de Naples s'effectue sans difficulté, mais la reconstitution des stocks consommés par la division — 600 tonnes — est compliquée par l'expédition des Mille. Devant la menace d'une invasion, le gouvernement Bourbon procède à des achats massifs et mobilise ses croiseurs afin de tenir le détroit de Messine et d'interdire l'offensive garibaldienne<sup>960</sup>. La Marine ne peut néanmoins disposer dans chaque port étranger de dépôts réguliers. Une telle solution supposerait leur coûteux renouvellement par des envois depuis Marseille afin d'éviter la dégradation du combustible. Se confier aux fournisseurs occasionnels et réguliers, c'est prendre, en revanche, le risque de s'exposer à des procédés frauduleux, dont la survenue est régulièrement signalée dans les ports du sud de l'Italie.

---

<sup>955</sup> SHD-V-M, BB 4-1478, Station du Levant, chemise « Année 1868 », Note du bureau des approvisionnements, 29 janvier 1868.

<sup>956</sup> SHD-V-M, BB 4-1477, Station du Levant, chemise « Année 1866 », Note du bureau des Approvisionnements généraux », 11 juillet 1865 ; *ibidem*, Note du même bureau, 12 juillet 1865 ; *ibidem*, Note du même bureau, 2 août 1865.

<sup>957</sup> Marché d'approvisionnement en charbon, conclu le 6 mars 1855, entre la maison Worms et le ministère de la Marine et des Colonies. Document disponible sous format PDF et retranscrit sur le site dédié aux archives Worms.<http://www.wormsetcie.com/fr/archives/1855>.

<sup>958</sup> BRISOU, II, p. 710.

<sup>959</sup> Marché d'approvisionnement en charbon, conclu le 6 mars 1855, entre la maison Worms et le ministère de la Marine et des Colonies : <http://www.wormsetcie.com/fr/archives/1855>.

<sup>960</sup> SHD-V-M, BB 4-783, Amiral Le Barbier de Tinan au Ministre 12 juin 1860.

### 3. 2. Une marine de « verre » avant 1870 exigeant de nombreuses et incertaines réparations

Jusqu'à la fin du Second empire, la navalisation de la vapeur fut pour toutes les marines de guerre une entreprise de longue haleine, ponctuée de tâtonnements et de mises au point laborieuses, d'accidents, d'impasses et de compromis. La motorisation des flottes de guerre porte avec elle toutes les avanies d'un système technique émergent dont les trois composantes essentielles — la chaudières, le moteurs et l'appareil propulsif — sont l'objet de perfectionnements parallèles, mais dont l'aboutissement n'est jamais synchrone<sup>961</sup>. Afin de se faire comprendre des parlementaires, moins versés que lui dans ces questions, et de l'opinion instruite, le baron Tupinier sut traduire les effets tactiques et logistiques de ces impasses dans un gros essai publié en 1841 :

« Assurément, si la machine à vapeur devenait plus légère, sans perdre de sa force ni de sa solidité, si elle consommait moins de combustible, ou qu'on trouvât, pour entretenir son jeu, une matière moins encombrante et moins lourde que le charbon, si enfin on arrivait à découvrir un moyen de transmettre la force d'impulsion du moteur autrement que par des roues extérieures ; si, dis-je, tous ces perfectionnements venaient à la fois couronner les efforts qui se font de toutes parts pour améliorer le système des bâtiments à vapeur, il serait téméraire de dire qu'alors des bâtiments à voiles conserveraient la supériorité qu'on ne saurait leur contester raisonnablement aujourd'hui<sup>962</sup> ».

Rien ne pouvait mieux désigner les grands enjeux du temps : l'excessive consommation du charbon par les fourneaux, le passage des roues, fragiles, à l'hélice, alors expérimentale, l'obtention enfin de pressions plus élevées. Chaque avancée portait en outre son nouveau lot de blocages qu'il fallait déjouer en reprenant les données savantes engrangées et parfois perdues de vue. On s'en tiendra ici aux appareils propulsif et moteur.

La transition des roues à l'hélice, expérimentée sur une grand échelle au milieu des années 1840, met fin à une série d'accidents provoqués par l'exposition de l'appareil propulsif aux coups de mer comme aux chocs. En outre, comme la machine abaissée prend une moindre place, le gain d'espace permet d'accroître le volume dédié aux charbons embarqués. Le passage de la force motrice de la machine à l'hélice rend, en revanche, très délicate la réparation de l'arbre porte-hélice. Avant d'être paré par l'introduction de matériels éprouvés, ce risque seul imposa de conserver à la voile une fonction propulsive auxiliaire sur des navires aussi modernes que les premières générations de frégates cuirassées. D'autres questions se posèrent. Comment réduire les effets du sillage de l'hélice ? Fallait-il bloquer, *more Anglorum*, à la verticale les hélices à deux pâles ? Devait-on les relever par un puits prévu à cet effet ? Quelle serait l'efficacité du système d'hélice en porte à faux préconisée par le commandant Labrousse<sup>963</sup> ? Cette suite ininterrompue de blocages, de

<sup>961</sup> L'ouvrage de référence demeure celui que Dominique Brisou (BRISOU I et II) publia en 2001 sur l'accueil et le développement de la vapeur dans les arsenaux et les forces navales. Pour une vue d'ensemble sommaire de la question, on pourra consulter un récent article publié dans *Neptunia* : M. Mantin, « L'essor de la propulsion à vapeur sous le Second empire, 1852-1870 », *Neptunia*, 294, juin 2019, p. 21-30.

<sup>962</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 275-276.

<sup>963</sup> Nous remercions Olivier Raveux pour nous avoir rappelé ces données qui nous ont donné l'occasion mis de relire (avec joie) les travaux d'Andrew Lambert sur la flotte de transition britannique du premier XIX<sup>e</sup> siècle. A. Lambert, *Warrior, (...)* *op. cit.*, p. 123-134 ; BRISOU, II, p. 684-687.

solutions et de questions marque également tout le premier siècle de l'appareil moteur naval. Dans sa remarquable histoire de la révolution à vapeur, Serge Orłowski rappelle l'irritant souci posé par les dépôts de sel dans les chaudières, provoqués par l'entrée de l'eau de mer dans l'ensemble condensateur-chaudière. Pour éviter l'explosion provoquée par la surchauffe des tôles, les mécaniciens introduisent un plein d'eau de mer — l'injection — avant de rejeter une partie de l'eau chaude — l'extraction — puis relancent les feux, afin de récupérer la puissance sacrifiée<sup>964</sup>. Même bien maîtrisée, cette pratique onéreuse se révèle insuffisante avec l'introduction des machines à haute pression après 1860, puisque la plus grande chaleur produite précipitait le sulfate de chaux fort difficile à nettoyer. La mise au point de la condensation à surface, isolant l'eau de mer, employée comme réfrigérant, de la chaudière, fut une solution importante, mais posa des soucis mineurs, liés aux résidus graisseux dans l'eau d'alimentation. À la fin des années 1860, le règlement définitif de cette question coïncide, enfin, avec le dénouement des autres impasses qui avaient entravé les décennies précédentes la généralisation des machines à haute pression et la maîtrise de la détente multiple<sup>965</sup>. Plusieurs décennies d'essais et de tâtonnements donc pour régler tous les points d'un problème aussi vieux que la navalisation de la vapeur.

### 3. 2. 1. Beaucoup de navires indisponibles tout au long des décennies 1840-1850

À la différence des grandes compagnies de navigation, que leurs impératifs et la concurrence étrangère encouragent à faire le choix audacieux de l'innovation et de l'homogénéité des séries, les marines de guerre avancent par paliers. Avant le début des années 1860, la Marine privilégie la récupération des machines des unités anciennes, entreprend la conversion des vaisseaux autant que cela est possible, refuse enfin, et non sans raison, l'association d'un trop grand nombre d'innovations dans une seule série<sup>966</sup>. Inévitablement en effet, chaque technologie nouvelle — les machines tubulaires, la propulsion par hélice — porte son lot de tâtonnements, d'échecs parfois meurtriers que ni les essais ni l'expérience britannique ne permettent de prévenir. Inégalement résistants, ces divers appareils moteurs et ces propulseurs variés subissent, enfin, l'épreuve de la navigation maritime et des missions navales<sup>967</sup>.

Autant de conditions qui font des unités hybrides des décennies 1830-1850 une marine de « verre », que les pannes et les réparations immobilisent des jours et souvent des semaines durant<sup>968</sup>. Une lettre du 14 septembre 1840, c'est-à-dire avant que les navires à roues ne soient encore sortis de leurs missions postales et auxiliaires, donne l'image saisissante d'une routine sisyphéenne. Sur les quatorze bâtiments déployés alors en Méditerranée, deux viennent d'être réparés, un navire est entre les mains des mécaniciens, tandis que cinq doivent subir des travaux d'entretien et de

<sup>964</sup> Serge Orłowski, *La révolution de la vapeur dans les marines du XIX<sup>e</sup> siècle*, Le Touvet, Marcel-Didier Vrac, 2001, p. 58-59.

<sup>965</sup> *Ibidem*, p. 60-63 ; BRISOU, II, p. 735-736 et 742.

<sup>966</sup> D. Brisou, « vapeur et navires de guerre », art. cité, p.179 ; R. Estienne, « Dupuy de Lôme ... », art. cité, p 218-219.

<sup>967</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 294.

<sup>968</sup> Géraldine Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, *op. cit.*, vol. 2, p. 261.



réparation. Combien de vapeurs sont-ils alors disponibles ? Aux deux navires récemment remis en état, le préfet maritime ajoute trois bâtiments, présumés en bon état, et deux paquebots, dont un vapeur de 120 cv, le *Castor*, mais que sa faible puissance rend peu utile. Au total, sept unités, soit la moitié de la force théoriquement déployée. Ce qui est embarrassant n'est bien sûr pas le radoub d'entretien qui peut être prévu plusieurs mois avant la révision générale du navire, mais l'imprévisibilité des avaries et leur conjonction. Parlant, en 1841, des 35 bâtiments à vapeur « employés activement » dont la plupart sont en Méditerranée, le baron Tupinier estime qu'une dizaine de navires est inévitablement indisponible<sup>969</sup>. À dire vrai, rien de bien étonnant ni de singulier, les navires à roues, tant militaires que civils, étant plus exposés que ne le seront les navires à hélice aux accidents, particulièrement ceux liés au système de propulsion et à la transmission, nécessairement complexe, de la force motrice<sup>970</sup>. En dépit d'améliorations rapides, la situation perdure tout au long de la décennie. En mars 1848, les mêmes plaintes enveloppent les propos du commandant de la station du Levant, réduite alors à une poignée de croiseurs dont deux « petits » vapeurs, que « le moindre vent (...) arrête », ne rendant que de « très rares services dès que la brise est fraîche » et qu'il convient de remplacer par « un bateau à vapeur de 220 cv<sup>971</sup> ». Durant la guerre de Crimée, la décision de doter le plus grand nombre de vaisseaux de ligne de moteurs auxiliaires pour améliorer leur autonomie tactique produit une série de vaisseaux dits « mixtes », qui s'avèrent de médiocres marcheurs par temps fort et ne peuvent exploiter qu'une partie de la puissance minimale de leurs machines. Recevant en novembre 1859 le commandement de la station du Levant, le CV Clément de La Roncière Le Noury met son guidon sur une frégate à vapeur de 3<sup>ème</sup> rang, le *D'Assas*. Immédiatement, le nouveau commandant signale les avaries fréquentes de son bâtiment, notoirement mauvais marcheur, « dont les grande faiblesses, sources de chocs et de déformation sont la faiblesse d'échantillon de la coque, et la grande portée de l'arbre de couche ». Contraint de rebrousser chemin, le commandant de la station abandonne alors son bâtiment et place son guidon sur la *Zénobie*<sup>972</sup>.

### 3. 2. 2. L'ordalie des saisons et des croisières

Les défaillances structurelles des navires et les inévitables ratages ne sont qu'un versant des embarras que rencontrent les mécaniciens embarqués. Au terme de quelques années de navigation, les équipages doivent s'accommoder du vieillissement des machines et du système de propulsion, combattre l'usure et l'encrassement des tubes, remplacer les tôles et les pièces oxydées ou percées,

<sup>969</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p.287.

<sup>970</sup> Olivier Raveux nous a confié la matière d'une sienne étude sur les bateaux à roues à aubes et les bateaux à hélice de la marine marchande au début du Second empire qui montrent le gros problème posé par la transmission de la force motrice sur les navires à roues. Nous remercions notre collègue de nous avoir fourni cette précision et les données numériques utiles extraites des rapports de mer déposés au tribunal de commerce de Marseille (série 531 U). Nous n'avons pas connaissance d'un tableau comparatif entre les navires de guerre à vapeur des deux types permettant d'enrichir son étude.

<sup>971</sup> SHD-V-M, BB 4-662, CV Gyuyet au ministre de la Marine, François Arago, 9 mars 1848.

<sup>972</sup> SHD-V-M, 17 GG 2-1, CV de La Roncière Le Noury, Toulon, 3 Novembre 1859.

traquer enfin l'infiltration de l'eau de mer dans les chaudières. Quittant le port de Toulon, le 12 mai 1844, la corvette à vapeur *Caméléon* (220 CV) parvient à Tunis, où ce bâtiment demeure en mission politique durant l'été. Dans un rapport du 9 août, son commandant, le capitaine de corvette Fournier, signale l'usure des chaudières dont les fuites continuelles, jusqu'alors aisément aveuglées, exigent des réparations plus importantes<sup>973</sup>. Un quart de siècle plus tard, le commandant du *Forbin*, une corvette à hélice de 1 300 tx, signale, suite à la rupture des garnitures de piston, le nécessaire nettoyage des chaudières où les dépôts salins se sont accumulés<sup>974</sup>. La division du Levant, qui reçoit des navires arrivés au milieu, voire au dernier tiers de leur carrière active, est bien plus souvent confrontée que l'escadre aux soucis de l'usure des pièces<sup>975</sup>. Les stationnaires, dont les mécaniciens ne peuvent pas compter sur l'appui régulier de Toulon, doivent en outre encaisser l'épreuve des croisières politiques répétées dans des conditions climatiques qui sont difficiles, passé le mois d'octobre. Maintenu de 1856 à 1860 à Constantinople où sont conduites toutes les réparations, l'*Ajaccio*, un aviso à vapeur, souffre, dès 1857, de nombreux embarras liés à l'usure des pièces. Obtenant, fin septembre 1858, l'autorisation de rallier Toulon pour y réparer sa chaudière, son commandant signale un « coup de feu », provoqué par l'accumulation de dépôts salins<sup>976</sup>. Sorti d'une grande révision à Toulon en janvier 1869, l'avisos en fer l'*Actif* rallie le Levant où les soucis techniques, repérés en septembre, s'accumulent durant l'hiver. Outre l'oxydation de certaines pièces mineures, son commandant signale le frottement de la chemise en bronze de l'arbre d'hélice et du coussinet métallique. Les réparations menées à la fin de l'année sont mineures pour ne pas risquer d'endommager certaines pièces comme le presse-étoupe<sup>977</sup>. Ralliant le Pirée en décembre 1869, l'avisos subit « un fort coup de vent d'ouest » durant deux jours, qui malmène sa machinerie. De nouveau, le condenseur laisse filtrer de l'eau de mer, tandis que le réfrigérant fuit. Inévitablement, les chaudières, qui chauffent à l'eau saumâtre, se couvrent de dépôts dont l'évacuation exige de pénibles extractions. Conduites au printemps 1870 à Toulon, les réparations sont jugées excellentes, mais ne permettent pas, fin juillet, de prévenir l'obturation des tubes par des dépôts salins durcis ni de résoudre le défaut de refroidissement d'une seconde chaudière. Combinés, ces deux blocages provoquent un dégagement brutal de vapeur, ce que l'on nomme un « coup de feu », qui brûle sérieusement le premier maître mécanicien<sup>978</sup>. Quittant les eaux libanaises pour charbonner à Rhodes, avant de rallier la Grèce, le navire y conduit les réparations nécessaires puis reprend ses missions.

<sup>973</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-189, Commandant du *Caméléon* au Préfet Maritime de Toulon, 9 août 1844.

<sup>974</sup> SHD-V-BB 4-1481, Commandant du *Forbin*, au commandant de la station du Levant, 8 juillet 1868. Le détail de l'avarie, ancienne, est donné dans le rapport du mécanicien du 1<sup>er</sup> juillet, joint au rapport.

<sup>975</sup> À titre d'exemple, le dossier de l'*Actif* (« Rapports du Commandant de l'*Actif*, 1869-1871 ») déposé en BB 4-1482, SHD-V-M « Correspondance reçue des commandants des bâtiments 1868-1871. Division navale du Levant ».

<sup>976</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de l'*Ajaccio* au CA Clavaud, commandant la station du Levant, 9 septembre 1858 ; *ibidem*, Le même au même 16 mars 1859, 20 avril 1859.

<sup>977</sup> Un presse-étoupe est une pièce métallique cylindrique garnie, anciennement d'étoupe, actuellement d'un joint, destinée à assurer l'étanchéité du passage des arbres de transmission.

<sup>978</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de l'*Actif* au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 4 août 1870.

Aux embarras ordinaires que posent la fragilité et l'usure des machines, s'ajoute enfin l'encrassement des coques métalliques qui, dans les mers chaudes du Levant, se couvrent en quelques mois « d'herbes et de coquillages en grande quantité », gênant la marche des navires et menaçant à terme l'imperméabilité des tôles<sup>979</sup>.

### 3. 3. Préserver les coques métalliques et le blindage des salissures et de l'oxydation

À l'époque moderne, la navigation dans les mers chaudes confronte les marines européennes aux embarras de la bio-salissure des coques. Cette couverture organique, que les Britanniques appellent *foul bottom* ou *fouling*, désigne le dépôt d'algues, d'herbes marines et de coquillages dont l'accumulation ralentit la marche des navires, au point de compromettre l'utilité tactique du bâtiment et la marche d'une division. Contre la salissure, que l'on appelle aussi la « saleté des carènes », mais également pour se prévenir des ravages des tarets, plusieurs méthodes sont employées et généralement associées<sup>980</sup>.

#### 3. 3. 1. Des procédés assez efficaces pour les coques en bois

L'observation a permis de comprendre la valeur de certaines eaux telles les eaux grasses de Marseille où les coques non doublées de cuivre bénéficient de ce milieu protecteur. Au Levant, les stationnaires et les patrons pêcheurs connaissent également des eaux sulfureuses connues pour décaper les coques. Hormis ces ressources, restent aux marins de l'État trois moyens d'action directs.

La première solution consiste à gratter la coque, opération qui ne peut être pleinement réussie que dans une forme de radoub. L'emploi de peintures ou d'enduits biocides, à base d'arsenic, de plomb et de soufre, dont le *copper point* actuel est l'avatar, permet de préserver un temps la coque des ravages des organismes vivants<sup>981</sup>. Connu en France et maîtrisé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le troisième procédé est le plus complexe et le plus onéreux. Plutôt que de mailleter de clous de fer la coque, ce qui ralentirait la marche du navire, on double les oeuvres vives — c'est-à-dire la partie de la coque sous la ligne de flottaison — de feuilles de cuivre, elles-mêmes clouées par des clous de cuivre, ce métal comme les alliages riches en cuivre offrant une particulière résistance aux dépôts, plus lents à s'accumuler<sup>982</sup>. Une fois mené, le doublage en cuivre des coques ne règle pas la question de la salissure puisque les dépôts s'y fixent inéluctablement. Dans son rapport sur l'état de la frégate « Impétueuse », une frégate mixte en bois doublée, son commandant se plaint de la saleté des feuilles de cuivre dont se ressent la marche du navire« d'une manière très

<sup>979</sup> *Ibidem*, Le même au même, 8 décembre 1869.

<sup>980</sup> Pour comparer avec les procédés britanniques : P. Louvier, *La Puissance* (...), p. 330-331.

<sup>981</sup> Art. « B comme Brai », L. Josse, *Petit abécédaire d'un droguiste* (...), *op. cit.*, p. 51.

<sup>982</sup> Les milliers de feuilles de cuivre employées sont un mélange de cuivre et de zinc permettant une résistance d'une vingtaine d'années contre la corrosion. Cf. Art. « Cuivre », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 252-253.

fâcheuse<sup>983</sup> ». Le grattage de la doublure de cuivre présente toutefois l'avantage d'être assez aisé à conduire, pour autant que les plaques ne soient pas au contact d'autres métaux oxydables.

### 3. 3. 2. Les coques métalliques, les blindages et les éperons : trois composants exposés

Tant que les marines de guerre ont construit les coques de leurs navires en bois, leur doublage en cuivre a donc efficacement répondu à une forte contrainte nautique et logistique. La question de l'entretien de la coque prend toutefois une importance nouvelle au commencement de la monarchie de Juillet. Suivant l'exemple des Britanniques et des compagnies de navigation fluviale, les autorités navales reçoivent alors de l'industrie privée et des arsenaux des avisos construits en fer et destinés soit au service colonial (Sénégal par ex.) soit au transport de troupes. À tort, le métal passe alors en effet, des deux côtés de la Manche, pour ne pas avoir les qualités militaires dont ont besoin des navires susceptibles d'être engagés au combat.

Très vite signalée, la salissure des coques ralentit les programmes de construction de ces unités auxiliaires. Rapidement couvertes d'algues et de dépôts organiques quand les navires croisent dans les eaux tropicales, les coques doivent être nettoyées au bassin où l'on vérifie également la solidité des rivets assemblant les plaques. Outre la saleté des carènes qui gêne la marche des navires, la rouille exige, en effet, la surveillance constante, non seulement des oeuvres vives, mais également des oeuvres mortes soumises aux embruns comme à la pluie<sup>984</sup>. Nul n'est alors surpris par ce problème. Revenant d'une longue mission d'enquête outre-Manche, l'ingénieur de la Marine Dupuy de Lôme avait admis l'embarras de la salissure, à laquelle il consacre une page dans son rapport officiel, sans doute pour mieux défendre la construction métallique<sup>985</sup>. Comme les arsenaux nationaux sont trop éloignés des stations ultra-marines, qui ne disposent pas de points d'appui adaptés avant la fin du siècle, la plupart de navires en métal détachés outre-Mer sont renvoyés dans les eaux métropolitaines où le radoub est aisé, et sont remplacés, jusqu'aux premières décennies de la III<sup>e</sup> République, par des unités construites en bois et doublées de cuivre<sup>986</sup>. Parallèlement, quelques unités construites en fer comme l'*Éclaireur*, un aviso lancé en 1847, font toute leur carrière dans les eaux européennes.

La salissure des coques s'avère rapide en Méditerranée où les eaux, chaudes l'été, et généralement claires, facilitent la propagation des algues. La formation de la rouille n'y est pas moins embarrassante. En février 1856, le commandant de la station du Levant signale la saleté de la carène du *Prométhée* qui, nettoyée en juillet 1853, est couverte par une « grande quantité d'herbes et de coquillages<sup>987</sup> ». Mais une dizaine de mois suffit pour voir la salissure effacer le précédent nettoyage. Sortant de l'arsenal de Toulon en janvier 1869 et passant par la Corse, l'*Actif*, un aviso

<sup>983</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate l'*Impétueuse*, s.d. (1865 ou 1866).

<sup>984</sup> BRISOU, II, p. 552; <http://www.archi7.net/J34/index.php/question-reponse/2-pourquoi-les-bateaux-rouillent-en-mer>

<sup>985</sup> M. Dupuy de Lôme, *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer adressé à M. le Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris, Artus Bertrand, 1844, p. 41.

<sup>986</sup> D. Brisou, « La transition bois-fer ... », art. cité, p. 145.

<sup>987</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Rapport du commandant en chef de la station du Levant à son successeur, 6 février 1856.

en fer, entre au bassin d'Alexandrie en novembre pour un nettoyage en règle qui est achevé début décembre. Revenant à Toulon, l'avis est de nouveau nettoyé et reprend la mer en juin 1870. Moins de dix mois plus tard, son commandant signale la nécessité d'un nouveau grand nettoyage : la carène, désormais sale, souffre de corrosions diverses<sup>988</sup>. La salissure des oeuvres vives rend en outre inévitable la surconsommation en charbon ce qui est ruineux et sans utilité au-delà de 10 noeuds.

Au début des années 1860, la question du nettoyage des coques prend une importance nouvelle avec le blindage des unités de ligne cuirassées. Leur sécurité impose, en effet, soit de couvrir une partie des oeuvres vives par des plaques de blindage, soit de prolonger la ceinture du réduit sous la ligne de flottaison. Autant de pièces métalliques plongées dans l'eau de mer et que les concrétions comme les algues peuvent recouvrir. L'emploi d'éperons de fer ou de bronze sur les cuirassés, tels que le *Solférino*, et sur certains navires garde-côtes expose enfin ces grosses pièces de métal au contact permanent de l'eau salée. Outre la salissure, qui se fixe sur les plaques et freine le navire, la proximité du blindage et des autres métaux employés, particulièrement le cuivre du doublage des carènes en bois, amène, parfois, des effets galvaniques bien connus<sup>989</sup>. Pour contrer les embarras de la métallisation des oeuvres vives, les marines occidentales combinent plusieurs réponses, insatisfaisantes avant la fin des années 1860.

### 3.3.3. Anciennes et nouvelles contre-mesures

La première et indispensable solution consiste à placer le navire en bassin pour nettoyer ou gratter la coque couverte d'herbes, avant de brosser les plaques de métal en employant de l'eau douce et de la potasse. Une fois ce décapage mené, une couverture de peinture ou d'enduit *antifouling* clôt le passage au bassin. La fréquence de ces grands nettoyages — un par an environ — suppose soit le rapatriement sur Toulon soit l'accueil, plus ou moins onéreux et rapide, dans les ports de guerre « amis » - le Pirée, Alexandrie, plus rarement Malte - et les ports marchands dotés d'une forme. Cet entretien n'est rien d'autre qu'une irritante corvée. Recevant, le 4 juillet 1855, l'état des navires relevant de son autorité, le CA Jacquinet, nouvellement nommé à la tête de la station du Levant, signale la nécessité, à la seule exception d'un aviso, de faire passer tous les bâtiments au bassin « pour nettoyer et repeindre leur carène<sup>990</sup> ». Dix années plus tard, la corvée des grands nettoyages rythme toujours les rapports des commandants et des chefs d'escadre<sup>991</sup>. Le 30 novembre 1867, le VA comte de Gueydon recommande le passage sur cale du *Solférino* dont il écrit avoir « tout lieu de croire que le cuivre (...) est sale ». Tandis que la carène de la *Couronne*, la première frégate cuirassée construite en fer, « a besoin d'être repeinte » (...) celle de l'*Invincible*

<sup>988</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Rapports du commandant de *L'Actif* (1869-1871).

<sup>989</sup> R. Grivel, « De la Guerre maritime », art. cité, *Revue Maritime et coloniale*, t. 25, 1869, p. 917.

<sup>990</sup> SHD-V-M, BB 4-784, CA Jacquinet au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 16 juillet 1855. Le *Narval* est renvoyé à Toulon, avant le rappel à Toulon du *Prométhée* en septembre.

<sup>991</sup> SHD-V-M, BB 4-865, Commandant de *L'Éclairneur* au commandant en chef de la station du Levant, 1<sup>er</sup> mai 1865.

commence à se salir sensiblement<sup>992</sup> ». Deux mois plus tard, la salissure des coques, métalliques ou non, est de nouveau l'occasion d'un long développement :

« Je crois devoir, M. le Ministre, (...) appeler de nouveau l'attention de V. E. sur l'état des carènes de la *Couronne*, du *Solférino* et de l'*Invincible*. Il y a déjà plus d'un an que la *Couronne* n'est entrée au bassin, ses tôles étaient magnifiques ; mais on l'a fait sortir du bassin peut-être un peu trop tôt. Il est donc à craindre qu'en prolongeant son stationnement à la mer, la rouille n'attaque le poli des tôles. Au point de vue de la marche, le passage de cette frégate au bassin est bien nécessaire<sup>993</sup> ».

Évoquant le cas du *Solférino*, un vaisseau cuirassé à coque en bois, le VA Gueydon estime à 1/5<sup>ème</sup> la vitesse que la salissure fait perdre par le navire marchant à la vapeur<sup>994</sup>.

Afin de retarder le passage au bassin, il s'avère nécessaire de préserver le métal de l'oxydation et de la salissure tout en limitant au maximum le contact direct entre les métaux, les tentatives de galvanoplastie tentées à Toulon sur la *Thétis*, associant fer et cuivre, ayant échoué<sup>995</sup>. La première solution consiste à interposer un matériau non métallique entre la coque en fer et les autres composants métalliques des oeuvres vives. Outre-Manche, l'usage est de couvrir la coque en fer d'un bordé en bois imputrescible, généralement du teck, ce qui permet alors de le doubler de plaques de cuivre. Ce système est également employé pour les croiseurs français destinés aux mers lointaines. En Méditerranée, les procédés employés sont moins coûteux, mais assez proches. Construits en bois, les garde-côtes de la classe *Taureau* disposent d'une large cuirasse qui, se prolongeant en-dessous de la ligne de flottaison, est recouverte d'un voile de feutre sur lequel a été posé un soufflage de bois, lui-même doublé de cuivre<sup>996</sup>. À la fin de l'Empire, on mène plusieurs expériences similaires sur des frégates cuirassées en bois couvertes d'une toile goudronnée ou d'un enduit de mastic. Sur le *Magenta*, la partie immergée de la cuirasse est également recouverte de feutre goudronné, qui sert de matelas à des feuilles de tôle zinguées ou galvanisées<sup>997</sup>. Astucieux, ces divers procédés sont temporaires. L'interposition d'un matelas de planches entre la cuirasse et la coque en fer impose l'entretien régulier du bois intercalé où l'on appréhende l'action de la « pourriture sèche ». Les rapports contemporains des chefs de la station du Levant et des chefs d'escadre demandent également le contrôle des fixations des plaques de blindage sur les matelas de bois<sup>998</sup>. Confrontés aux mêmes soucis que leurs confrères français, les marins britanniques, qui déploient en Méditerranée leurs premiers cuirassés entre 1863 et 1865, tiennent pour indispensable d'examiner tous les trimestres les plaques de blindage sous la ligne de flottaison<sup>999</sup>.

<sup>992</sup>SHD-V-M, BB 7-40, VA Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 30 novembre 1867.

<sup>993</sup>*Ibidem*, Du même au même, 24 janvier 1868.

<sup>994</sup>*Ibidem*.

<sup>995</sup> R. Grivel, « De la guerre maritime », art. cité, p. 964.

<sup>996</sup>Le soufflage est un revêtement de planches appliquées sur la partie extérieure de la muraille d'un navire, généralement motivé par son manque de stabilité. La pratique change de sens et d'utilité avec la métallisation des coques et l'adoption des blindages. Cf. Art. « Soufflage ou souffrage », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 673.

<sup>997</sup> M. Guérout et J.-P. Laporte, *Le Magenta*, op. cit., p. 54.

<sup>998</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Comte de Gueydon au ministre de la Marine, 24 janvier 1868.

<sup>999</sup> P. Louvier, *La Puissance* (...), op. cit., p. 331.

Plus simple, l'application d'enduits ou de peintures spéciales sur le blindage et sur la coque métallique permettait, théoriquement, de s'affranchir autant des systèmes d'interposition que du doublage des plaques de cuivre. Dupuy de Lôme recommanda ainsi de couvrir la coque métallique d'une peinture au minium, employée non seulement comme anti-rouille, mais comme un *antifouling*<sup>1000</sup>. D'autres produits furent éprouvés, sans faire l'unanimité. En 1865, le commandant de l'*Éclaireur*, un vieux croiseur lancé deux décennies auparavant, signale l'utilité d'un enduit expérimental qui, répandu sur un des flancs du navire, a bien préservé cette partie de sa coque des herbes marines. Mais le produit n'adhère pas aussi bien que le minium que le commandant, *in fine*, recommande d'employer<sup>1001</sup>. Employé sur les cuirassés britanniques, le vernis Hay s'avère également décevant. Trois mois après avoir été appliqué sur le *Resistance*, ce cuirassé à coque en fer, rattaché en 1866 au *Malta Squadron*, enregistre une réduction sensible de sa vitesse moyenne<sup>1002</sup>. Pas à pas, ces multiples expériences pour résoudre le problème de la salissure aboutissent, à la fin du Second empire, à des résultats probants. En 1868, les qualités de l'enduit préservateur Perroy, signalées par la rue Royale, sont reconnues à Toulon comme sans égales<sup>1003</sup>. La question de l'entretien des coques métalliques et des blindages peut, dès lors, être considérée comme réglée par cette combinaison de procédés préventifs (peintures-enduits) et de traitements curatifs (grattage).

#### 4. Les produits pétroliers : un emploi auxiliaire jusqu'à la veille de la Grande Guerre (1885 env. -1913)

Alors que le système « tout charbon-tout vapeur » connaît son apogée entre 1880 et 1914, les premiers usages énergétiques navals et maritimes des produits pétroliers font l'objet d'une certaine curiosité. En dépit de quelques progrès, le charbonnage reste un fardeau, assez lent, alors que la manutention des huiles minérales est aisée, rapide, et peut être menée par de petites équipes. Les atouts logistiques, mais également la supériorité calorifique de l'huile minérale n'échappent pas en effet aux marins qui n'ignorent pas les entreprises russes, italiennes, anglaises dans cette voie. La création d'une filière des huiles minérales est surtout marquée dans les forces sous-marines qui, pour leurs groupes électrogènes embarqués, passent au tout pétrole. Pour les unités de surface, très majoritaires, l'emploi auxiliaire des produits pétroliers se développe, sans que le passage au tout pétrole soit jamais à l'ordre du jour. Comme l'abandon du charbon dans les bases et sur les navires de surface ne répond pas à ses impératifs stratégiques et tactiques, la Royale s'en tient donc, comme la plupart des marines continentales, à une veille savante.

<sup>1000</sup> M. Dupuy de Lôme, *Mémoire sur la construction (...)*, *op. cit.*, p. 41.

<sup>1001</sup> SHD-V-M, BB 4-865, Commandant de l'*Éclaireur* au ministre de la Marine, 1<sup>er</sup> mai 1865 ; <http://www.dossiersmarine.org/a-ar1.htm>.

<sup>1002</sup> P. Louvier, *La Puissance (...)*, *op. cit.*, p. 331.

<sup>1003</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 24 janvier 1868.

#### 4. 1. Le ravitaillement en charbon à la fin du siècle : usages, embarras et atouts d'un système énergétique bien rodé

Les besoins charbonniers des forces navales ont toujours porté avec eux de fortes contraintes logistiques et financières. Il faut en effet assurer la constitution et le renouvellement de stocks pour assurer les sorties et les manoeuvres d'une escadre, sans perdre de vue ses besoins théoriques en temps de guerre. En 1891, la Marine dispose à Toulon de 140 000 t. de charbon dont un peu moins d'un dixième sert au fonctionnement de l'arsenal de Toulon, ce que l'on nomme « les services à terre ». Restent 128 000 tonnes d'agglomérés pour le service de la flotte, c'est-à-dire ses essais, ses évolutions et ses missions. Ce stock, analyse le VA Rieunier en 1892, permet de remplir huit fois et demi les soutes de l'escadre active. En réalité, divers besoins amenuisent cette autonomie. Outre les essais, les exercices et les évolutions, le « service journalier du bord » exige une consommation quotidienne d'une certaine importance afin de répondre aux besoins alimentaires, hygiéniques et sanitaires des personnels. Sur les cuirassés les plus récents de l'escadre à la fin du siècle, cette consommation quotidienne, sans même considérer la propulsion, dépasse les 150 tonnes de combustible.

Sans surprise, Toulon est le point central de ravitaillement charbonnier de la Marine en métropole. Le 10 mai 1891, le ministère décide de doter l'arsenal varois de 100 000 t. de charbon comme « stocks de guerre » soit 90 % des réserves allouées à Cherbourg et Brest. Des dépôts sont également constitués pour les divisions de garde-côtes et de torpilleurs qui assurent la défense des ports métropolitains, corses et nord-africains. Établi en 1900, un document émanant de la 3<sup>ème</sup> section de l'EMG évalue à 4 000 t de charbon les réserves existant réellement en Corse, 17 000 tonnes étant déposées en Afrique du Nord. Outre les 54 000 tonnes de combustible à Toulon, le dépôt naval de Marseille et la rade de Villefranche disposent respectivement, au 4 août 1900, de 13 000 et de 5 000 tonnes de charbon<sup>1004</sup>.

Le charbonnage demeure, comme par le passé, une tâche épuisante pour les hommes que ne règle pas l'invention de procédés ingénieux tel le système Temperley<sup>1005</sup>. L'accostage des charbonniers doit se faire que par mer calme, faute de quoi il faut décharger le combustible au port, puis le transporter jusqu'aux navires sur des chalands. Abordant les navires, les barges remplies de charbon sont vidées, le combustible passant par les sabords des batteries ou par les sabords de charge. Que la mer soit mauvaise et tout le charbonnage soit ralenti soit est arrêté<sup>1006</sup>. Des décennies de pratique ont toutefois donné aux officiers, comme aux gradés chargés du charbonnage, une connaissance fine de la manutention et du chargement du combustible. Une vaste gamme de

<sup>1004</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier, « Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant. Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », Lettre confidentielle, 24 avril 1892 ; SHD-V-M, BB 8-2424/5, EMG 3<sup>e</sup> section, « Stocks de guerre de Charbon », Second semestre 1909, n° 9.

<sup>1005</sup> Warwick Michael Brown, *The Royal Navy's fuel 1898-1939 ; The transition from coal to oil*, PhD, King's college, London, University of London, 2003, p. 19 et 34.

<sup>1006</sup> SHD-V-M, MS 392-3, CV Charles Renault de Prémèsnil, « Rapport de la commission supérieure, nommée par les ordres du VA, commandant en chef, en date du 25 juillet et du 6 août 1879, Commission chargée de formuler des opinions motivées sur les différents sujets d'étude, contenus dans le programme ministériel du 3 juillet 1879 », paragraphe 10, « Embarquement du Charbon », Septembre 1879.



« trucs » et d'astuces permet aux meilleurs des commandants en seconds, chargés de cette besogne, de charbonner deux à trois plus vite que leurs pairs. Observant de très importantes variations dans les quantités embarquées — entre 25 et 60 tonnes/heure —, le second du croiseur *Cécille* augmente la cadence « en modifiant la répartition du personnel, en augmentant le nombre d'ouvertures par où passent les briquettes » tout en libérant les sabords de charge pour arriver ainsi « à l'écoulement continu du charbon<sup>1007</sup> ». Le 15 août 1892, le commandant Boisse estime pouvoir embarquer 80 tonnes à l'heure « avec un effectif complet et un plus grand nombre de dalles dans les hublots » si, rajoute-t-il, le charbon est amené le long du bord et se ne fait pas attendre, bien entendu<sup>1008</sup>. Dans une certaine mesure, les appareils spécialisés dans les ports et sur les navires accélèrent les procédures toujours très segmentées, et qu'une seule défaillance compromet. Dans un rapport de 1892, le chef de l'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant écrit « regretter que notre outillage en chalans (sic) tels qu'ils ont été étudiés ne soit pas complété plus tôt » à Toulon, comme dans les autres grands ports. Le même rapport se félicite, toutefois, de la conversion de deux navires charbonniers capables d'accompagner l'escadre et de l'efficacité des procédures de manutention à la mer<sup>1009</sup>. Semblent également avoir été réglées, à la fin du siècle, l'excessive diversité des combustibles comme leur mauvaise conservation. Sans doute, l'emploi généralisé de briquettes est-il derrière ce progrès. Bien connus, les risques d'explosion ou de combustion spontanée de la houille embarquée sont — théoriquement — maîtrisés soit en laissant ouverts les trous d'hommes après le charbonnage soit en plaçant dans la soute des manches à air qui, reliées à des pompes, y font courir un air frais. Le rôle de manoeuvre du *Trident* de 1883 donne quelques précisions, sans doute banales, sur cette sécurisation. Pour surveiller les soutes du cuirassé, plusieurs thermomètres « plongent » dans les soutes que le commandement fait envahir de vapeur « si on a de pression » en ouvrant les robinets se trouvant sur le faux-pont ou derrière les chaudières<sup>1010</sup>. Plus ou moins épaisse selon la provenance du combustible, la fumée des cheminées demeure en revanche un défi tactique puisque le dépistage des flottes comme leur discrétion en dépendent. Dans une certaine mesure, l'association du pétrole et du charbon est l'un de ces progrès qui, ajoutés les uns aux autres, donnent à la chauffe au charbon sa pleine efficacité au tournant du siècle.

#### **4. 2. La Marine et les huiles minérales : une curiosité précoce, mais un emploi limité aux sous-marins<sup>1011</sup>**

Sous le Second empire l'emploi de combustibles liquides retient l'attention des experts les mieux qualifiés, ainsi Dupuy de Lôme en 1864, et des commissions spécialisées. Quelques

<sup>1007</sup> SHD-V-M, BB 8-2469, CV Boisse au commandant du *Cécille*, 15 août 1892.

<sup>1008</sup> *Ibidem*.

<sup>1009</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier, « Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant. Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », 24 avril 1892.

<sup>1010</sup> SHD-V-M, MS 392-3, Charles Renault de Prémèsnil, *Rôle des Manoeuvres*, 1883.

<sup>1011</sup> Un article de référence, bâti sur les archives SHD-BB 4 et 6 DD, a été consulté après la rédaction de ce développement : Thomas Vaisset. « Du charbon au mazout : la révolution de la chauffe dans la Marine nationale (1895-1935) », dans Alain Beltran, *Le pétrole et la guerre*, PIE Peter Lang, 2012, p. 71-89.

prototypes démontrent la faisabilité technique d'une nouvelle filière énergétique reposant sur les huiles minérales. Toujours curieux d'innovations, Napoléon III saisit les atouts de la chauffe au combustible liquide dont il demande l'adoption sur son dernier yacht, l'*Hirondelle*<sup>1012</sup>. Rien de décisif ne sort de ces premières expériences. S'il est employé pour l'éclairage après 1853, le pétrole alors d'origine nord-américaine, s'avère trop riche en éléments volatiles inflammables, ce qui rend fort probable le risque d'incendie. Totalement dépendante des importations nord-américaines, une éventuelle voie pétrolière est-elle même opportune alors que la marine de l'État parvient enfin, au milieu des années 1860, à disposer d'une autonomie charbonnière relative<sup>1013</sup> ? Outre de sérieuses difficultés techniques dans la vaporisation du combustible, les mêmes considérations pèsent sur les expériences et les projets britanniques. Dans les deux pays, la veille savante se poursuit toutefois les décennies suivantes.

#### 4. 2. 1. Suivre ce que font la Triplice et les Russes (1880-1890 env.)

Dès le début des années 1880, la chauffe au pétrole est suivie par les agents français en Russie, comme dans les États membres de la Triplice. Les attachés navals, résidents et non-résidents, sont appelés à suivre les dossiers de chauffage par combustible liquide autant dans la marine de commerce que dans la marine de guerre<sup>1014</sup>. Cette curiosité n'est pas une singularité navale ni même nationale. L'usage du mazout comme combustible est signalé en 1881 par l'attaché militaire en Russie, le général de Boisdeffre. Découvrant le service du transport fluvial sur la Volga, ce dernier note que les moteurs des 400 navires animant ce commerce fonctionnent grâce à des « résidus liquides provenant de la purification du pétrole<sup>1015</sup> ». La presse spécialisée britannique devine dans cette filière pétrolière une habile manière de s'émanciper des achats de charbon britannique<sup>1016</sup>. Sept années plus tard, la rue Royale est tenue au courant de la mise en oeuvre d'une concession accordée en vue de bâtir un oléoduc de 400 km de long entre les champs pétroliers et le port de Batoum. Parallèlement, les marins qui naviguent dans les eaux centre-américaines comme en mer Noire voient les effets écocides des pollutions pétrolières : « Tout le pays était infesté de cette huile minérale », se souvient un médecin de marine présent à Batoum à la fin du siècle, « il en coulait dans les ruisseaux, on ne pouvait creuser un trou dans la terre sans qu'il se remplît d'eau plus ou moins souillée de pétrole ; il fallait boire de l'eau distillée. L'eau de la baie, puisée à la

<sup>1012</sup> BATESTI, II, p. 735-736.

<sup>1013</sup> Contre-amiral Degouy, « Le pétrole et la marine », *Revue des Deux Mondes*, 6<sup>e</sup> période, t. 56, 1920, p. 661-662 ; Warwick Michael Brown, *The Royal Navy's fuel (...)*, *op. cit.*, p. 40-42.

<sup>1014</sup> SHD-V-M, BB 7-89, Ministre de la Marine, Édouard Barbey, à l'AN à Rome (CF Le Nepvou de Carfort), 19 décembre 1891.

<sup>1015</sup> Lieutenant-colonel de Boisdeffre, « Notes et observations recueillies dans un voyage d'études à l'intérieur de la Russie », 25 décembre 1881. Document conservé au SHD-Vincennes dans la sous-série 7 N-1468 cité par Frédéric Gueiton : Frédéric Gueiton, « Attachés militaires et officiers en mission en Russie : Le regard des militaires français sur la Russie à la fin du règne de Nicolas I<sup>er</sup> », dans Annie Charon, Bruno Delmas et Armelle Le Goff (sous la dir. de), *La France et les Français en Russie : Nouvelles sources et approches (1815-1917)*, p. 139-212. Consulté en ligne, Publication de l'école nationale des Chartes, <<http://books.openedition.org/enc/1275>>

<sup>1016</sup> ADM 231/5, *Army and Navy Gazette*, 9 février 1884. Cet article est cité dans le dossier « Russia. Black Sea Fleet », p. 75.

surface, quoique peu salée, était impropre à la consommation culinaire ou au lavage du linge pour la même raison; et les poissons qu'on y pêchait étaient immangeables<sup>1017</sup>».

Cette curiosité savante est entretenue par l'administration qui n'entend pas laisser la Triplice ... ou la Russie réussir une percée décisive et solitaire. L'hypothèse est, à dire vrai, bien douteuse. Presque toute écrite au conditionnel, ce qui montre ici le caractère embryonnaire des procédés et le désir de confidentialité des entreprises comme des États, une courte lettre de l'attaché naval à Rome le 20 novembre 1894 indique assez bien l'horizon encore lointain d'une filière énergétique pétrolière maîtrisée<sup>1018</sup> :

« Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer sous toute réserve un renseignement que je tiens d'un des administrateurs de la Société Italienne de Navigation, la « Véloce ».

Il paraîtrait qu'un ingénieur civil génois du nom de Deferrari<sup>1019</sup>, serait l'auteur d'un système de chauffage exclusif au pétrole applicable aux grands bâtiments. Je n'ai aucun détail sur ses procédés, mais on m'a fait connaître une partie très originale de son invention. Il emmagasine le pétrole non pas à bord, mais dans des outres placées extérieurement sur les fonds du bâtiment. Je suppose, bien qu'on ne m'ait rien dit à ce égard, qu'en vue de diminuer la résistance à la marche, les dits fonds doivent comporter un évidement destiné à recevoir les outres.

Le poids spécifique du pétrole étant sensiblement inférieur à l'eau de la mer, non seulement le bâtiment entraînerait sans surcharge une grande quantité de pétrole, mais recevrait même une légère poussée verticale. La pression de l'eau serait déterminée en vue de faire arriver le pétrole avec la force voulue dans les foyers par des tubercules des outres traversant la muraille du fond<sup>1020</sup> ».

#### 4. 2. 2. Deux secteurs d'emploi auxiliaires : la chauffe mixte et la propulsion sous-marine

À l'échelle de la Méditerranée avant 1914, l'usage des huiles combustibles sur les navires de l'État se limite à deux secteurs : la chauffe mixte sur les navires de surface et l'emploi du pétrole pour l'appareil moteur des sous-marins.

Combiné à la chauffe au charbon, le mazout se révèle un précieux auxiliaire. En le projetant sur le charbon incandescent à l'aide de pulvérisateurs appropriés, les mécaniciens et leurs aides peuvent pousser rapidement les feux, puis accroître la pression sans trop de fatigue. « Voilà, pourquoi ce procédé jouit d'une telle faveur », conclut en 1906 le commandant Davin, avant d'ajouter :

« Au sein de l'escadre, plusieurs expériences furent poussées en vue de déterminer le meilleur usage militaire en cas de chasse ou de retraite des navires de l'escadre. Le croiseur cuirassé neuf *Léon-Gambetta* a entrepris une série d'essais sur ce mode de chauffe. On a poussé la combustion du charbon à 90 kilogrammes

<sup>1017</sup> Dr. Palasnes de Champeaux, « Moyen pratique de puiser de l'eau de mer à certaines profondeurs », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, n° 97, p. 314-315.

<sup>1018</sup> Une analyse quelque peu divergente dans T. Vaisset. « Du charbon au mazout » (...) p. 73-75.

<sup>1019</sup> Non identifié.

<sup>1020</sup> SHD-V-M, BB 7-86, AN (Rome) au ministre de la Marine, Félix Faure, « Au sujet d'un procédé d'emmagasiner du pétrole à bord en grande quantité », 20 novembre 1894.

par mètre carré-heure de grille, en injectant graduellement du pétrole, pour déterminer la pression maxima qui peut être atteinte dans ces conditions<sup>1021</sup> ».

La chauffe mixte « charbon-pétrole » ranime certes des problèmes que l'on avait connus au début de la propulsion vapeur quand les combustibles employés se prêtaient plus ou moins bien à leur emploi naval. Les chauffeurs étaient ainsi amenés à travailler ferme pour débarrasser les grilles et les foyers de résidus goudronneux produits par le mazout<sup>1022</sup>. Malgré ces tracasseries, la chauffe mixte se généralise. Bien maîtrisée sur les torpilleurs dès la fin du siècle, cette procédure entraîne la constitution de réserves de mazout. Une lettre de la rue Royale du 3 décembre 1898 requiert l'établissement d'un dépôt de 5 000 tonnes réparties en dix réservoirs, munis de tuyaux, et la constitution d'une flottille de trois chalands-citernes<sup>1023</sup>. Rapidement, le transbordement du combustible liquide à bord apparut plus rapide, moins salissant et moins exigeant en hommes que le charbonnage. Pouvait-on aller plus loin et passer d'un système énergétique à l'autre ?

Maîtres de ressources pétrolières considérables, les Etats-Unis ont, les premiers, ouvert la voie pour leurs flottes de surface. Inquiète du développement très rapide de la marine allemande, l'Amirauté britannique réfléchit, dès 1905, à la conversion au seul mazout de ses grandes unités. Non seulement, l'huile minérale permettait de passer à des vitesses bien supérieures à ce que l'on pouvait espérer par la chauffe au seul charbon et ainsi donner aux escadres la possibilité de barrer le T à leur adversaire. En outre la *Navy*, une fois libérée du charbonnage, pouvait réduire ses équipages d'un bon tiers et consacrer l'argent économisé à former des spécialistes aussi cruciaux que les électriciens, les pointeurs et les canonnières<sup>1024</sup>. Malgré l'enthousiasme des apôtres de la chauffe au pétrole que sont alors l'amiral Fischer et le Premier Lord de l'Amirauté Churchill, l'Amirauté hésite devant les risques stratégiques. Seule une série d'accords pétroliers en Iran lèvera ses craintes en assurant à l'Angleterre une position énergétique prééminente<sup>1025</sup>. En France comme dans les autres pays maritimes européens dont l'Allemagne, le passage d'un âge énergétique à un autre est poussé moins nettement. S'il pose bien moins de soucis d'entreposage que le charbon, ressource friable et fragile, le pétrole doit être importé soit des États-Unis soit de Roumanie ou de la Russie méridionale. Exclusivement maritime, le transport suppose la constitution de flottes spécialisées, que les Britanniques ont été les premiers à mettre sur pied, ou le nolisage de tankers, ce qui de nouveau pose le problème de l'indépendance stratégique. À ces conditions stratégiques défavorables, s'ajoute enfin la peur de l'incendie. Dans une certaine mesure, la fabrication d'une huile tirée de la houille, le benzol, apparaît une alternative, utile dans les sous-marins<sup>1026</sup>, mais pas

---

<sup>1021</sup> [https://fr.wikisource.org/wiki/Le\\_Charbon\\_au\\_point\\_de\\_vue\\_navai](https://fr.wikisource.org/wiki/Le_Charbon_au_point_de_vue_navai)

<sup>1022</sup> J. Goldrick, « Coal and the advent of the First World War at Sea », *War and History*, 21 (3), 2014, p. 323-324 et 329.

<sup>1023</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup>-28, Lettre du Ministre de la Marine au à Préfet maritime (Toulon), 3 décembre 1898.

<sup>1024</sup> W. M. Brown, *The Royal Navy's fuel (...)*, *op. cit.*, p. 44-45.

<sup>1025</sup> J. Goldrick, « Coal and the advent (...) », art. cité, p. 324 ; W. M. Brown, *The Royal Navy's fuel (...)*, *op. cit.*, p. 89-115.

<sup>1026</sup> *Ibidem*, t. 1, p. 158-159.

sur une vaste échelle à moins de se doter d'équipements importants. De telles infrastructures ne sont tout bonnement pas envisageables, alors que la Marine des années 1905-1910 peine à reprendre son ancien rang<sup>1027</sup>. Il eût également fallu une coalition d'intérêts civilo-militaires dont bénéficiera la voie « française » de l'éthanol durant et après la Première Guerre mondiale<sup>1028</sup>. Réservé aux sous-marins dotés d'un moteur thermique de la classe *Naiade*, le benzol ne fit pas enfin toujours l'unanimité. On en resta donc à une étape expérimentale pour les navires de surface en lançant quelques prototypes chauffant au pétrole dont trois contre-torpilleurs de la classe *Chasseur*<sup>1029</sup>. L'expérience se limite alors à de petites unités, dotées de chaudières des types Du Temple et Du Temple-Guyot jugées performantes, bien que leur sécurité fût incertaine<sup>1030</sup>. Plus délicate, l'installation de moteurs à combustion interne ou moteurs diesel, dont le premier est mis au point en 1897, fait parallèlement l'objet d'études où s'illustre l'ingénieur Paul Dumanois (X, 1904)<sup>1031</sup>. Ce sont les sous-marins qui les premiers bénéficient de cette filière innovante.

Pays initialement très avancé dans la propulsion sous-marine, la France a expérimenté les divers systèmes énergétiques techniquement et tactiquement employables. Une fois la capacité hauturière et donc offensive des sous-marins confirmée par le *Gustave-Zédé*, l'association de deux moteurs — électrique et non-électrique — est proposée, ce qui permet de recharger en surface les batteries du bâtiment, avant de plonger. L'emploi de la seule propulsion électrique, tenté sur la série des *Farfadet*, mène, en revanche, sur une impasse tactique, la vitesse comme le rayon d'action de ces bâtiments s'avérant très restreintes. Mais quel moteur thermique et quelle énergie adopter pour disposer d'un groupe électrogène performant et bien adapté aux conditions singulières des navires sous-marins ? La chauffe exclusive de l'appareil thermique par une huile minérale ou un de ses dérivés est imposée par les conditions d'exiguïté extrêmes de l'habitacle comme par la disposition des soutes<sup>1032</sup>. Fallait-il toutefois employer un moteur à combustion interne type diesel ou s'en tenir à une machine à vapeur employant le mazout ? À terre, les premiers groupes électrogènes, qui ne souffrent pas des contraintes nautiques et spatiales d'un navire de guerre, fonctionnent en accouplant de grandes machines à vapeur horizontales à des alternateurs. À la mer, et surtout sur un sous-marin, ce type de machines pose des soucis considérables. Lente à éteindre, la chaudière d'une machine à vapeur dégage, en outre, une fois le navire en plongée, une chaleur insupportable pour un équipage disposant d'un très faible espace de vie et de travail<sup>1033</sup>. L'emploi de moteurs diesel, dont la technologie est introduite en France par la firme Sautter-Harlé au tout début du siècle, n'est pas

<sup>1027</sup> Gérard Garier, *L'odyssée technique et humaine du sous-marins en France*, t. 1, *Du Plongeur (1863) aux Guêpe, (1904)*, Marines éditions, p. 143.

<sup>1028</sup> O. Raveux, « La construction navale (...) », art. cité, p. 220-221 ; Camille Molles, « Faire carburer la France à l'alcool », dans F. Jarrige et A. Vrignon (dir.), *Face à la puissance (...)*, *op. cit.*, p. 183-195.

<sup>1029</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe\\_Chasseur](https://fr.wikipedia.org/wiki/Classe_Chasseur) Cette précision est également donnée par un site spécialisé et généralement bien informé : « forum. pages 14-18 » : <https://forum.pages14-18.com/viewtopic.php?t=43698>

<sup>1030</sup> Warwick Michael Brown, *The Royal Navy's fuel (...)*, *op. cit.*, p. 47-48.

<sup>1031</sup> <https://gargantua.polytechnique.fr/siatel-web/linkto/mICYYYUIoYZ>.

<sup>1032</sup> A. Jourdan-Sauvaire, *La Marine de guerre*, *op.cit.*, p. 325 ; G. Garier, *L'odyssée (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 67 ; 114.

<sup>1033</sup> A. Jourdan-Sauvaire, *La Marine de guerre*, *op. cit.*, p. 324-325.

sans poser de grosses difficultés logistiques et techniques, mais ses atouts sont indéniables<sup>1034</sup>. Le moteur diesel se montre en effet trois fois plus économe en combustible que le moteur à vapeur<sup>1035</sup>. Le temps de plongée est réduit de moitié avec ces diesels. Le dégagement de chaleur, une fois le moteur éteint, est bien inférieur à celui d'une chaudière classique. Les premiers essais de navalisation de ces moteurs — 1903 en France — puis le couplage diesel-génératrice électrique permettent de développer la propulsion diesel-électrique. Lancés entre 1904 et 1905, quatre sous-marins expérimentaux ou passant au service actif sont dotés de ces moteurs alors très innovants<sup>1036</sup>. Bénéficiant, les années suivantes, de la collaboration de l'ingénieur Bochet, pionnier de la technologie diesel et de l'électricité navale<sup>1037</sup>, cette voie se poursuit avec le SM *Aigrette* (1908-1919), lancé à Toulon, et la série des *Brumaire*. À la veille de la Grande Guerre, 24 sous-marins en service sont à propulsion diesel-électrique, soit un peu plus du tiers des unités sous-marines. Quelque soit le type de moteur, la filière pétrole n'a pas mis une décennie pour dominer l'arme sous-marine<sup>1038</sup>. Une domination, mais non hégémonique, les moteurs diesel n'ayant pas éliminé en effet les chaudières à charbon. Ces dernières présentent l'avantage de ne pas dépendre d'une technologie d'origine allemande qui, encore imparfaitement maîtrisée par les industriels nationaux, impose l'achat de matériels sensibles dont la mise au point et le remplacement sont lourds d'embarras<sup>1039</sup>. Suivant une ancienne tradition navale favorisant les voies concurrentes et concurrentes, le développement de la filière diesel, sous l'égide bienveillante de la Marine, prépare donc entre 1900 et 1914 sa naturalisation, mais sans éliminer une voie technique bien maîtrisée.

## 5. Des besoins alimentaires colossaux et spécifiques

Les sources médicales et les documents réglementaires donnent une certaine idée de la consommation des « munitions de bouche », qui désignent l'ensemble des produits « servant à la nourriture » des personnels de la Marine comme à tout « ce qui s'y rattache »<sup>1040</sup>. Bien documentés dans les archives de la préfecture de Toulon, l'achat, la distribution, comme la consommation de ces « munitions de bouche » portent sur des volumes (et des sommes) considérables.

Une vue d'ensemble tout d'abord. En février 1833, alors que se met en place l'escadre permanente d'évolutions, les services compétents de la Préfecture maritime du 5<sup>e</sup> arrondissement recommandent d'acheter cinq tonnes de fèves et six tonnes de fromage de Hollande, auxquels

<sup>1034</sup> Pascal Robert, « L'introduction de la propulsion électrique dans la marine », *Chronique d'Histoire maritime*, n° 71, Décembre 2011, p. 118-121.

<sup>1035</sup> Daniel David, « Deux contributions françaises au développement des premiers sous-marins : le bronze Roma et le cycle Sabathé », dans C. Villain-Gandossi (sous la dir. de), *Deux siècles (...)*, op. cit., p. 244-245 ; T. Vaisset. « Du charbon au mazout (...), art. cité, p. 73-76.

<sup>1036</sup> Il s'agit de *l'Aigrette* (Q. 38), de la *Cigogne* (Q. 39), du Q. 36 et du Q. 37.

<sup>1037</sup> <http://archives-histoire.centraliens.net/pdfs/revues/rev629.pdf>

<sup>1038</sup> Cf. G. Garier, *L'odyssée technique*, (...), op. cit., t. 3, p. 22-28.

<sup>1039</sup> « Rapport au ministre par la Direction Centrale des Constructions navales. Année 1902 », rapport cité par Gérard Garier, *ibidem*, p. 177 ; *ibidem*, p. 185.

<sup>1040</sup> Art. « Munitions navales », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 520.

s'ajoutent d'importantes quantités de café et de condiments divers tels que le poivre, la cassonade et les graines de moutarde<sup>1041</sup>. Deux mois plus tard, ce sont 5 000 hectolitres de vin, 100 d'eau de vie qui sont exigés pour satisfaire la faim non seulement des équipages, mais également des personnels de l'arsenal et des bagnards<sup>1042</sup>. Sur chaque navire de l'État, les quantités rassemblées et consommées donnent toujours cette impression de démesure pantagruélique. Pour un seul navire de ligne, le *Montebello*, armé en 1834, il faut prévoir l'embarquement de 80 000 kg de biscuit, 30 000 kg de farine, plus de 20 tonnes de viande salée, 30 de légumes secs, mais également 134 hectolitres de vin et 4 300 litres d'eau-de-vie. Quantités formidables qui doivent assurer, théoriquement pendant six mois, l'entretien de 1 089 hommes et officiers. À l'échelle d'une division ou d'une escadre, les réserves à prévoir sont donc colossales. En 1860, la seule consommation annuelle en vin de la station du Levant, alors réduite à trois navires de faible tonnage, est estimée par son chef, le CV de La Grandière, à 100 000 litres de litres et à 12 000 litres d'eau de vie<sup>1043</sup>. Anticipant, en février 1905, les besoins alimentaires trimestriels de 20 000 marins, soit les effectifs d'une escadre en temps de guerre, le ministère juge nécessaire de rassembler 10 390 quintaux de farine, 10 130 hectolitres de vin, 390 quintaux et de café et de sucre, outre 2 090 quintaux de viande fraîche<sup>1044</sup>. Précis, ces chiffres correspondent—ils à la réalité de la consommation ? Une partie des vivres embarqués n'est pas consommée par l'équipage, mais laissée aux bâtiments nouvellement arrivés sur la station. En outre les officiers comme les maîtres constituent, sur leurs propres deniers, d'importantes réserves et de vivres et d'alcool pour leur seul usage<sup>1045</sup>. Quelles que soient leurs variations, ces réserves considérables nécessitent d'importants moyens de stockage à terre comme à la mer.

Sous la monarchie de Juillet, pas moins de 2 800 tonneaux servent à entreposer les vivres et la poudre noire sur un navire de ligne de 120 canons. Aux aliments conservés dans les magasins et délivrés au fur et à mesure des besoins et de l'état des vivres, s'ajoutent les stocks de mobilisation prévus pour doubler les dépôts. En 1894, suite à une forte augmentation des stocks décidée par le Parlement, mal informé de la situation, ce ne sont pas moins de 2 500 tonnes de blé que la Marine possède dans ses magasins outre les 1000 t. de blé qu'entreposent les services de la Guerre<sup>1046</sup>. Non seulement les magasins de la Marine, érigés en 1854, sont alors submergés par cet afflux de vivres, mais les agents subalternes de l'administration des Subsistances, incapables de distinguer les fournitures récentes des dépôts anciens, sont accusés à tort de détournement des stocks<sup>1047</sup>.

<sup>1041</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-28, VA Du Campe de Rosamel au ministre de la Marine, 11 février 1833.

<sup>1042</sup> *Ibidem*, Le même au même, 12 avril 1833.

<sup>1043</sup> SHD-V-M, BB 4-791, CV de La Grandière au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 4 novembre 1860.

<sup>1044</sup> SHD-T-M, 2A<sup>2</sup>-37, « État des besoins pour le ravitaillement des marins embarqués au port de Toulon », 27 février 1905.

<sup>1045</sup> Art. « Vivres », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 735.

<sup>1046</sup> SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine, 1894. Déposition de M. Escande, p. 30-36.

<sup>1047</sup> *Ibidem*, « Rapport présenté au nom de la délégation de la commission extra-parlementaire de la Marine sur l'affaire des blés de Toulon, par M Gaston Thomson, député, et adopté par la commission plénière dans sa séance du 11 mai 1894 », p. 41-42.

## 5. 1. Nourrir les personnels de la Marine : une affaire bien maîtrisée au XIX<sup>e</sup> siècle ?

Les études d'histoire navale et maritime donnent aux questions alimentaires à l'âge moderne une place considérable et fort justifiée. Connaître l'approvisionnement des équipages de la Marine des Bourbons, c'est suivre, pas à pas, la mise en place du projet navaliste royal dans les provinces littorales et ses conséquences économiques. L'analyse de la diète navale et de son évolution permet également de retracer l'histoire sanitaire, mais également culturelle des gens de mer<sup>1048</sup>. Le XIX<sup>e</sup> siècle tient, en revanche, une place plus modeste dans l'historiographie navale et médicale, si l'on omet les expéditions polaires et certaines questions techniques comme l'appertisation<sup>1049</sup>. L'impression d'une amélioration constante du ravitaillement tout au long du siècle comme la rareté pour ne pas dire l'exceptionnalité des grandes catastrophes alimentaires dans les eaux métropolitaines et nord-atlantiques ont, sans doute, encouragé cette inattention historique pour le ravitaillement quotidien des escadres

Plusieurs indices montrent, il est vrai, l'amélioration constante des rations tant sur le plan des quantités distribuées que sur le plan qualitatif. Outre l'augmentation et la diversification des rations navales, les ouvrages qui abordent — rarement et rapidement — ces questions alimentaires signalent le remplacement des futailles à eau par des caisses métalliques, achevé sous la monarchie de Juillet, la dotation des navires en conserves, l'efficacité de la lutte contre les carences puis, à la fin du siècle, l'installation de glaciers et de chambres froides. Les souvenirs maritimes, les rapports médicaux comme les livres des hygiénistes navals contredisent toutefois une histoire linéaire et toute de progrès continus de ces affaires alimentaires. L'emploi de caisses à eau, dès la fin de la Restauration puis la généralisation de machines distillatoires, sous la monarchie de Juillet, ne règlent pas la question de la conservation de l'eau à la mer. Jusqu'à la fin du siècle, l'eau en caisse et l'eau distillée sont des mal aimées des marins et de la plupart des médecins. Le commandement grogne également devant le coût de ces procédés de conservation. Suivant un usage fort ancien, on abreuve donc toujours les personnels, autant que l'on peut le faire, de l'eau des citernes et des aiguades<sup>1050</sup>. Plus diversifiées certes et plus importantes que ce que consomment les manoeuvres de leur temps, les rations ordinaires des marins de l'État ne satisfont pas pleinement les officiers de santé. Au milieu du siècle, ceux-ci les tiennent pour inadaptées à certaines professions — chauffeurs, canonniers, gabiers —, voire insuffisantes par grand froid. Jusqu'à la fin du siècle,

<sup>1048</sup> Ainsi l'essentiel des travaux et recherches du Dr. Yannick Romieux, historien de la pharmacie et de la médecine à l'époque moderne, porte sur les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle. Cf. Christian Warolin, « Dr Yannick Romieux : publications et co-directions de thèses de pharmacie », *Revue d'Histoire de la Pharmacie*, 2005, 347, p. 418-421.

<sup>1049</sup> Claude de Laguërenne et Jean-Pierre Kernéis, « Le voyage autour du monde du pharmacien René-Primevère Lesson et les essais de la seconde génération des conserves alimentaires de Nicolas Appert », *Revue d'histoire de la pharmacie*, 279, 1988, p. 411-424 ; Isabelle Chevanne, *Les journaux sanitaires de l'expédition en Terre Adélie (1837-1840)*, thèse de pharmacie, sous la direction de Yannick Romieux, Nantes, 1994 ; P. Briost et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile ou le premier aliment industriel », art. cité, p. 69-81 ; Claire Fredj et Jean-Christophe Fichou, « La sardine à l'huile et son adoption par les militaires français », *Revue historique des armées*, 258, 2010, p. 99-109.

<sup>1050</sup> Clément Talbot, *L'eau de boisson sur les vaisseaux de guerre de la marine française : stockage, conservation, consommation et enjeux stratégiques (1815-1850)*, Master 1, Mémoire d'histoire moderne et contemporaine. Histoire Militaire, défense et politique de sécurité, sous la direction de P. Louvier, Université Paul-Valéry, année 2012-2013.



avant la généralisation des chambres froides, la délivrance de produits frais demeure dictée par des conditions de stockage fort incertaines. Pour manger à la mer de la viande fraîche, du pain, des fruits et des légumes frais, il est donc indispensable de les chercher à terre et de les embarquer, suivant donc des usages séculaires. Dans ces conditions matérielles, une mission un peu longue comme la rupture des approvisionnements expose les marins non seulement à doubler « le cap fayot », mais à subir des pénuries dont la plus grave est le scorbut qui accable les marins français au Levant durant la guerre d'indépendance hellénique, puis en mer Noire durant la guerre de Crimée<sup>1051</sup>.

## 5. 2. Ce que Mathurin et Jean Bouin mangent à la mer

Les besoins alimentaires d'un équipage français au XIX<sup>e</sup> siècle sont considérables. Travailleurs de force, soumis plusieurs mois durant aux ondées comme au froid que leurs habits, vite trempés, laissent percer, les marins ont besoin de rations surabondantes. Connus de longue date, ces besoins ont souffert, durant l'âge moderne, de livraisons insuffisantes, de procédés de conservation imparfaits et des abus des agents ravitailleurs. Dans une très large mesure, ces scandales disparaissent après la Révolution et l'Empire. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les autorités ministérielles, le commandement comme les officiers de santé de la Marine mènent de concert une politique diététique bienveillante dont le premier objet, est de donner une ration mangeable et capable de sustenter les matelots. Les cahiers des charges définissant la préparation du biscuit et du pain, l'achat des vivres frais, des conserves sont exigeants et contrôlés avant la distribution des vivres aux navires puis à bord. Atteint sous la monarchie de Juillet, cet objectif est poursuivi par les régimes successeurs. Devenant en mars 1848 des citoyens actifs à part entière et dotés du droit de vote comme tous les militaires, les marins bénéficient naturellement de l'attention de la Deuxième République. Établie en mars 1848, la commission savante chargée de proposer une réforme de leur régime alimentaire, avance des propositions très généreuses, partiellement adoptées en octobre de la même année. Le Second empire, dont la politique navale est ambitieuse, maintient ces lignes par les décisions ministérielles du 24 janvier 1853 et du 21 juillet 1860 réglant la distribution des repas à bord des navires. La Troisième république enfin ne peut faire moins que le régime honni l'ayant précédé.

### 5. 2. 1. « La ration alimentaire (...) est, sous le rapport de la quantité, parfaitement suffisante<sup>1052</sup>»

Unanimes, les médecins de la Marine tiennent, au milieu du siècle, le régime alimentaire du matelot pour enviable. Certes, les marins britanniques, là encore, ont l'avantage. Outre les distributions quotidiennes et préventives du jus de citron, dont la supérieure efficacité thérapeutique

<sup>1051</sup> Paul Mauger, *Étude des causes et du traitement du scorbut observé dans la mer Noire pendant la campagne de Crimée*, thèse soutenue à Paris, 3 juillet 1856, Paris, 1856 ; J. -J. Gueit, *Essai sur le scorbut*, op. cit. ; Ernest Lauvergne, *Le matelot esquisse d'hygiène nautique*, thèse de médecine, Montpellier, 1862.

<sup>1052</sup> P. Mauger, *Étude des causes (...)*, op. cit., p. 29.

est enfin admise après 1856, le bol de cacao chaud le matin, « préférable en hiver à notre café », les abondantes dotations en viande comme en pain, la plus grande variété enfin de la diète des marins anglais sont signalés, non sans envie<sup>1053</sup>. En dépit de tout, le bilan est mieux qu'honorable sous le rapport de la quantité.

Redéfinie par la disposition réglementaire du 14 octobre 1848, la ration annuelle d'un marin est d'un tiers supérieure, au regard des quantités distribuées, à celle que reçoivent les ouvriers qualifiés et les paysans moyens. Pour se faire une idée de cette ration, les tableaux détaillant la distribution des rations sont une source précise au gramme près. Très utiles, ces documents n'en sont pas moins quelque peu théoriques. Ils ne peuvent en effet rendre compte des conditions réelles des repas des personnels d'un navire ou d'une division que décrivent en revanche les rapports des commandants et des officiers de santé, mais également les thèses et les revues médicales. La saison, les habitudes, la maladie, comme les opérations introduisent en effet d'importantes variations. Ainsi en Méditerranée, la consommation de la viande salée est-elle rarement nécessaire durant l'été où les manoeuvres et les missions dans les eaux brunes facilitent les escales. Durant la croisière estivale de l'armée navale, les marins sont alors nourris de viande fraîche et de pain frais achetés dans les ports ou cuits à bord durant les escales. L'hiver en revanche, la liquidation des stocks anciens incite le commissariat à distribuer de la viande salée, mais également du biscuit et des conserves en grandes quantités<sup>1054</sup>. Les circonstances politiques, mais également l'introduction de produits alimentaires nouveaux troublent également les dispositions réglementaires. À la fin de 1860, les équipages de l'escadre Le Barbier de Tinan, alors déployée devant Gaète, ne peuvent plus obtenir en Italie des produits frais. Les relations détestables entre la France et le nouveau royaume italien contraignent donc l'escadre à consommer ses rations de campagne. Distribuées en grande quantité avant le départ de l'escadre pour conduire des essais comparatifs sur une grande échelle, les conserves de légumes secs de la maison Masson-Chollet et de la Société Printannière permettent alors de varier l'ordinaire et de doubler sans trop de peine le « cap Fayot »<sup>1055</sup>. Ces variations à l'esprit, ne perdons pas de vue l'abondance des rations.

Rédigée au lendemain de la guerre de Crimée, la thèse d'un ancien aide-médecin de la *Virginie*, une frégate déployée dans la Baltique, donne à voir le repas effectivement distribué dans les eaux métropolitaines à proximité des côtes et des points d'approvisionnement : « À dîner, tous les hommes ont du pain, un demi-litre de vin alloué pour les deux repas du jour. Un tiers de litre de café, six centilitres d'eau-de-vie, une galette de biscuit, tel est le repas du matin. A dîner, 250 grammes de boeuf ou de port salé, ou 300 g. de viande fraîche, de la choucroute, une soupe en

---

<sup>1053</sup> Anonyme,(de Missiessy), *Etudes comparatives sur l'armement des vaisseaux en France et en Angleterre*, Paris, Librairie scientifique-industrielle de L. Mathias, 1849, p. 159.

<sup>1054</sup> SHD-V-M, CC 2-956, n° 47, M. Margain, Chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », s. d. (sans doute 1861) ; M. Lévy, *Traité d'hygiène (...)*, *op. cit.*, p. 858-859.

<sup>1055</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, M. Margain, Chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », s. d. (début 1861) ; *ibidem*, G. Second, Chirurgien en chef, Toulon, « Appréciation raisonnée du rapport médical d'ensemble de Mr. le chirurgien principal Margain », 19 mars 1861.

général très bonne. Le soir des légumes, riz, pois, fève, haricots, lentilles<sup>1056</sup> ». Avec quelques légères nuances, cette diète navale est celle que les marins servant en Méditerranée consomment quand ils sont en haute mer. Outre les rations navales « d'entretien » (*i.e.* ordinaires), les marins bénéficient, durant les grandes corvées, de suppléments de vin, de viande ou de biscuit. Ce régime d'exception — le régime de « boulimique » — est également prescrit par les médecins pour certains patients (les « faméliques ») et pour les groupes les exposés à la fatigue comme à la soif, tels les chauffeurs et les soutiers<sup>1057</sup>. Les plus jeunes marins, se plaignant toujours d'avoir faim, peuvent enfin espérer d'un major bienveillant une ration de pain supplémentaire. Sous la Troisième République, la descriptions des repas à bord donnent à voir des rations aussi roboratives qu'au milieu du siècle.

« Enfin vers onze heures, l'officier de quart prononce la phrase traditionnelle « les tribordais à dîner » ce que nous entendons tous avec plaisir, c'est au milieu de ce brouhaha indescriptible que chacun cherche son chef de plat, puis sous la direction de ce dernier on descend au poste d'équipage où se trouvent alignés les plats d'après l'ordre numérique et au milieu desquels se promène d'un air sévère le quartier maître coq armé de sa longue fourchette, ce dernier procède à la distribution du maigre repas consistant à un quartier de bœuf que traverse de part en part une broche de fer portant le numéro du plat dans lequel il est mis, ainsi que deux cuillerées de bouillon. Le chef de plat prend le petit tonnelet contenant dix rations de vin, lequel est surmonté de deux pains, qu'il doit partager entre les dix hommes de son plat, et chacun cherche un endroit pour s'installer de façon à pouvoir déjeuner à son aise<sup>1058</sup>».

Assez riches en graisse comme en protéines animales, ces rations apportent en outre des glucides complexes et permettent, théoriquement, de tenir jusqu'au prochain repas. Encore faut-il que les repas soient bien espacés, ce qui n'était pas le cas, « la mauvaise distribution des repas » du matin et du midi étant un sujet de plainte des médecins embarqués<sup>1059</sup>. En dépit de cette critique, l'avis médical est positif. Dans un pays où la consommation annuelle moyenne de viande atteint 28 kg en 1862, les matelots, issus massivement des classes populaires et rurales, apparaissent comme les heureux bénéficiaires d'une distribution si généreuse qu'elle en paraît parfois déraisonnable. La Marine avait ainsi renoncé d'allouer 1 000 grammes de pain par jour aux matelots, la dotation quotidienne de 750 g. de pain ou de 550 g de biscuit paraissant plus que suffisante aux médecins<sup>1060</sup>. En 1856, le célèbre hygiéniste Jean-Baptiste Fonssagrives juge excessive l'allocation aux mécaniciens comme aux chauffeurs d'une ration supplémentaire de 550 g. de biscuit et de 69 cl.

<sup>1056</sup> J. A.M. Duprada, *Considérations sur les maladies qui ont régné à bord de la frégate « La Virginie » dans la campagne de la Baltique, et en particulier sur le scorbut et la fièvre typhoïde*, Montpellier, 1856, p. 16.

<sup>1057</sup> M. Lévy, *Traité d'Hygiène (...)*, *op. cit.*, p. 859.

<sup>1058</sup> Jules Astier, « Journal », Samedi 28 janvier 1889 retranscrit dans « La flotte de Napoléon III- Documents. De Toulon à Cayenne. Voyage effectué à bord de l'Orne (1) », [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm) [vhttp://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm).

<sup>1059</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, M. Margain, chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », s. d. (début 1861).

<sup>1060</sup> P. Mauger, *Étude des causes et du traitement (...)*, *op. cit.*, p. 29.

de vin, à laquelle il propose de substituer un litre d'infusion de café tout en réduisant la dotation supplémentaire de biscuit à 200 g.

### 5. 2. 2. Une chaîne de contrôle pour éviter les rejets et prévenir les plaintes

La qualité des aliments consommés est l'objet d'un strict système de surveillance et de traçabilité des produits achetés, stockés, embarqués puis délivrés aux personnels. Les deux grandes étapes qui précèdent la distribution des aliments sont l'examen à terre des subsistances achetées comme les essais à la mer des produits introduits. Coordonnées par les services de la Préfecture, les commissions diligentées pour goûter les vivres réunissent des officiers de Marine, des fonctionnaires du Commissariat, mais également des agents du Département du Commerce. En mer, « l'expérimentation sur une grande échelle » des aliments sert à départager des produits proches<sup>1061</sup>. Ainsi l'escadre Le Barbier de Tinan consomme-t-elle à la fin de 1860 des conserves fournies et par la maison Chollet et par la Société Printanière. Rassemblant les appréciations des matelots et de ses confrères, le médecin principal Margain conclut à la supériorité des premières dont il précise qu'elles suscitent l'approbation du plus grand nombre<sup>1062</sup>. Des enquêtes enfin sont systématiquement menées pour comprendre le rejet d'une denrée ou sa condamnation.

Toute cette chaîne de contrôle s'appuie sur des rapports et des procès-verbaux que les services spécialisés synthétisent, avant de prendre la décision de modifier leurs achats. Dans ce processus, les deux grands types de contrat qui lient la Marine à ses fournisseurs présentent des atouts complémentaires. L'adjudication, qui impose aux contractants retenus de sévères contraintes et des garanties financières, donne la priorité aux considérations économiques puisque le marché revient soit au moins-disant soit au contractant dont les prix sont les plus ajustés au marché comme aux attentes navales. Souvent plus onéreux, l'accord de gré à gré favorise — théoriquement — des fournisseurs connus, dont les capacités financières, l'honorabilité comme l'expérience des marchés navals ne font pas craindre de défaillance ni le rejet de leurs produits. Le type de contrat peut être tempéré de certaines clauses qui en font un modèle mixte. Conclue en octobre 1900, une convention d'achat de viande fraîche et de fourrage est ainsi conduite de gré à gré, mais « après concurrence sérieuse »<sup>1063</sup>. La même année, pour un marché d'approvisionnement ponctuel en viande fraîche en Corse, la préfecture, avertie par télégramme, estime raisonnable le prix proposé par le traitant et recommande à Paris la sanction de l'accord<sup>1064</sup>. Loin de dissocier les aspects financiers et matériels, la conclusion des accords d'approvisionnement suit trois objectifs conjoints.

La première considération est financière. L'importance quantitative des fournitures alimentaire impose la plus grande prudence et de nombreux essais afin d'éviter la mise au rebut des produits. Au commencement de la monarchie de Juillet, la préfecture maritime de Toulon

<sup>1061</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, G. Second, chirurgien en chef, Toulon, « Appréciation raisonnée du rapport médical d'ensemble de Mr. le chirurgien principal Margain », 19 mars 1861.

<sup>1062</sup> *Ibidem*.

<sup>1063</sup> SHD-T-M, 2 A 3-566, Préfecture maritime de Toulon au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, 10 octobre 1900.

<sup>1064</sup> *Ibidem*, Marine-Toulon à Marine-Paris, Télégramme, 1<sup>er</sup> juin 1900.

expérimente les blés « marseillais » — d'origine ukrainienne et russe —, dont elle se montre un peu déçue, puis rejette le blé fourni, sans toutefois incriminer ni le traitant ni le travail des minoteries phocéennes<sup>1065</sup>. Les vins du Languedoc font alors l'objet d'essais comparés pour déterminer le bien fondé de leur achat. Jugés meilleurs et moins onéreux, les vins provençaux gardent (provisoirement) leur ancienne prééminence<sup>1066</sup>. La crainte de condamner des produits alimentaires impose également un sérieux contrôle de leur distribution. Sous le Second empire, le Commissariat déconseille ainsi l'embarquement de trop nombreuses conserves de viande sur les navires de l'escadre de la Méditerranée. Comme leurs fréquentes escales permettent d'acheter et de distribuer aux personnels de la viande fraîche, il apparaît en effet plus judicieux de garder les conserves dans les magasins à terre en les distribuant régulièrement aux équipages des navires mouillant à Toulon. Au milieu du siècle, et probablement par la suite, une vieille pratique toulonnaise est de faire boire aux marins du Levant les vins de qualité ordinaire — les « vins de journalier » — qui sont voués à une prochaine condamnation. Les achats de vin sont également dictés par le même souci de préservation des stocks, d'autant plus que Toulon fournit les stations ultra-marines en vins nationaux comme en vins du proche étranger (par ex. du Malaga). En 1894, l'amiral de Maigret, qui a la haute main sur les Subsistances, explique longuement aux parlementaires qui l'interrogent les raisons le poussant à choisir des vins dont le titre en alcool est légèrement supérieur à 12°<sup>1067</sup>. Un vin plus léger, avance l'amiral Maigret, vieillirait mal dans les chais toulonnais ou coloniaux et finirait par être rebuté, à moins de le « remonter », en le chargeant en alcool, opération fastidieuse. Les essais à la mer de vins différents destinés aux stations des Antilles et de l'Indochine s'inspirent de la même volonté de distribuer un vin assez fort pour demeurer stable<sup>1068</sup>. Cela ne fait certes pas taire les critiques. Répondant en 1898 à une réclamation des agents du commissariat à la Martinique, le commissaire-général à Toulon incrimine les insuffisantes conditions de stockage local, le coupage des vins déposés « sans certificat d'origine » et recommande soit d'envoyer des vins à 14° soit de laisser les Antilles, bien reliées à la métropole, acheter leurs vins<sup>1069</sup>. La même attention entoure les achats d'huile et de conserves de viande, dont la consommation se généralise au second XIX<sup>e</sup> siècle.

Les enjeux d'un marché alimentaire sont également sanitaires. Les décisions d'achat doivent donc prendre en considération les avis du Conseil supérieur de santé. Bien que les mécanismes de la digestion et la valeur nutritive des aliments ne soient pas totalement compris avant l'entre-deux-guerres, les médecins comme les pharmaciens de la marine ont une certaine connaissance empirique et savante des aliments dont les grands composants chimiques sont identifiés et mesurés. À bord, les médecins veillent enfin, dans les ports comme à la mer, à la fraîcheur des produits comme à leur intégrité. Avant la métallisation des coques et leur compartimentage, la préservation des aliments secs pose en effet de redoutables soucis. Ni la dessiccation du biscuit et des légumineuses, gardés

<sup>1065</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-28, VA de Rosamel au ministre de la Marine, VA de Rigny, 10 octobre 1833.

<sup>1066</sup> *Ibidem*, Le même au même, 12 octobre 1833.

<sup>1067</sup> SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 58.

<sup>1068</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, VA Pothuau, 19 juin 1878.

<sup>1069</sup> *Ibidem*, Subsistances, Hôpitaux, 1878, 1<sup>er</sup> juin 1878.

dans des sacs, ni la salaison des viandes ou de la morue, enfouies dans les tonneaux, ne protègent ces denrées de la vermine, loin s'en faut. Sur les navires en bois, la cale comme la cambuse, qui ne sont jamais rigoureusement sèches, reçoivent en outre, peu ou prou, les eaux de lavage du pont et des batteries. La surveillance médicale s'applique également dans les heures qui précèdent la cuisson des vivres. Après l'abattage d'une bête, les médecins examinent le foie comme les viscères des animaux pour s'assurer de la salubrité de la viande. Cet examen (théoriquement) tatillon peut mener à la condamnation de leur chair, bien que les raisons d'économie comme la cuisson systématiquement longue des viandes limitent les rejets<sup>1070</sup>. Pragmatiques, les médecins font le plus souvent jeter à la mer tous les abats de l'animal tué et ordonnent de faire cuire les viandes plus longuement qu'à l'ordinaire. Une attention particulière est portée aux conserves métalliques où plane le risque de saturnisme avant l'élimination des soudures plombifères<sup>1071</sup>.

Ces précautions ne sont pas seulement ou pas directement motivées par la peur de l'intoxication ou du rebut. On appréhende surtout l'effet d'une alimentation médiocre sur le moral d'un équipage dont les origines géographiques et sociales se diversifient depuis le Premier empire. Si les marins de l'Inscription maritime comme les engagés volontaires, pour la plupart venus du littoral, ne se plaignent guère de leurs repas, les conscrits des équipages de ligne, comme les spécialistes venus de l'intérieur se montrent plus exigeants. Prenant la mesure de cette diversification, le docteur Martinenq concluait que l'on ne pouvait plus nourrir des hommes jeunes et robustes avec « trois galettes, un morceau de viande salée, quelques cuillerées de fèves, une tasse de café<sup>1072</sup> ». L'importance disciplinaire de la question est si bien reconnue que la nourriture est l'un des très rares sujets où le marin a le droit de se plaindre par le truchement d'une commission chargée, le matin avant le repas, d'examiner la cambuse. Imposer aux matelots de finir de vieux stocks de viande salée, leur faire manger un bestiau tué à la mer, mais dont la mort leur semble suspecte, négliger les avis des maîtres et des vieux matelots sur le vin ou le pain distribués ne sont pas le fait d'un second chevronné. Ce dernier qui, jeune bordache a plusieurs fois pesté contre sa ration, notoirement insuffisante avant le dernier tiers du siècle, n'ignore pas la suite de ce mécontentement. Outre le refus collectif de manger, le jet à la mer des rations appuiera les protestations. Tout ce qui touche à la ration des personnels est donc enveloppé d'un maximum de prudence et de précautions. Ainsi en 1835, le commandant d'un croiseur sur les côtes catalanes fait-il savoir à son équipage qu'il entend substituer au pain blanc que leur fournit le boulanger de Rosas, un pain bis, moins coté certes et moins appétissant, mais excellent et plus consistant. Une fois l'adhésion de l'équipage assurée, la ration est modifiée dans le sens que voulait l'officier. Un demi-siècle plus tard, la même prudence enveloppe les nouveaux achats. Désireuse en 1892-1893 de quadrupler les stocks de la Marine, l'administration entend toutefois maintenir une certaine homogénéité gustative entre les conserves de porc et de boeuf de l'industrie privée et celles, très appréciées des marins, que fournit en régie l'usine rochefortine de la Marine. Pour ce faire, on

<sup>1070</sup>J. -N. Marlier, *Les approvisionnements (...), op. cit.*, p.158.

<sup>1071</sup> SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 40.

<sup>1072</sup> Dr. Martinenq cité par A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 260.

impose aux fabricants d'employer de saeurs patentés et l'on s'assure de la faible différence de goût entre les produits avant de commander en masse les nouvelles conserves à l'industrie privée.

### 5. 2. 3. Les quatre piliers de la ration navale : la viande, les légumes secs, le biscuit et le vin

La diète navale repose au XIX<sup>e</sup> siècle, comme au siècle précédent, sur une poignée de produits de base qui représentent 90 % de l'apport calorique. Le premier pilier « solide » de l'alimentation réglementaire est la viande, distribuée chaque jour. Cette diète carnée est essentiellement porcine et bovine<sup>1073</sup>. Qu'elle soit fraîche, salée ou en conserve (« endaubée »), la viande est assez rarement du mouton, occasionnellement du poulet. Enfin, la viande de cheval ne paraît pas avoir été consommée en Méditerranée. Les légumineuses — surtout des fèves, des pois cassés et des haricots, généralement secs —, accompagnent les parts de viande distribuées. Légumes et viandes sont bouillis et servis ensemble sous la forme, répétitive, d'un pot-au-feu ou du « rata ». Le biscuit, préparé dans les ports de guerre, mais également dans les ports marchands maritimes — Nantes — et fluviaux — Toulouse —, se présente sous la forme d'une galette généralement pas ou très peu salée, dont la lente cuisson a réduit d'un quart le poids initial pour donner un produit d'une grande dureté. Comme le biscuit est impropre à la consommation directe, on le trempe dans la gamelle où les légumes, le riz et la viande ont été cuits, avant de le mâchonner<sup>1074</sup>. Pour les équipages servant en Méditerranée, la consommation du pain frais est générale l'hiver et assez régulière, même durant les croisières et les exercices dans les eaux brunes. À la fin du siècle, la multiplicité des escales qu'imposent les machines et le charbonnage rend de moins en moins fréquente la consommation du biscuit que dédaignent les personnels. Le pain de guerre, qui est une version améliorée du biscuit, est introduit à titre expérimental en 1896, une fois les autorités et le Parlement prenant pleinement conscience du gaspillage produit par la faible consommation des biscuits navals<sup>1075</sup>. Il s'agit ici d'un premier pas vers leur abandon définitif à la veille de la Seconde guerre mondiale, au profit du seul pain blanc. À ces aliments solides, que forme le trio viande-« fayots »-pain/biscuit, sont associés des aliments secondaires et des condiments.

Le fromage de Hollande — le seul à pouvoir « tenir » en mer —, le riz, mais également le poisson, tiennent une place récurrente dans les repas. Le poisson, de la morue dessalée, est ordinairement servi lorsque le navire demeure dans les ports de guerre. Produits ponantais par excellence au XIX<sup>e</sup> siècle, les sardines à l'huile sont assez chères avant 1870 pour ne se trouver que sur la table des officiers et des maîtres<sup>1076</sup>. Pour combattre la monotonie des repas « ordinaires », où la viande bouillie, les fayots et les biscuits reviennent inévitablement, les marins disposent de vinaigre, de produits oléagineux et gras — l'huile d'olive, et le beurre —, des condiments enfin : achards, sel, piments, poivrons et poivre. L'acidité de ces produits et leurs effets stimulants sur

<sup>1073</sup> Pour le lard, généralement 18 mois. SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 56.

<sup>1074</sup> <https://levainbio.com/cb/crebesc/pain-de-mer/>.

<sup>1075</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-34, VA Commandant l'escadre de réserve à ses subordonnés, 21 mars 1896.

<sup>1076</sup> P. Briost et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile (...) », art. cité, p. 69-80.

l'appareil digestif retiennent l'attention des médecins. La choucroute, distribuée chaque soir alternativement avec l'oseille confite, passe également pour être « une ressource de variété et de nécessaire stimulation<sup>1077</sup> ». Devinées, leurs qualités ascorbiques sont réelles, mais inefficaces sans l'apport de vivres fraîches.

Les boissons alcoolisées sont le quatrième pilier de la diète quotidienne navale puisqu'elles contribuent à la dotation calorique quotidienne. À bord, les marins de l'État ne reçoivent ni bière ni cidre qui se conservent mal, mais du vin, toujours français dans les ports métropolitains. Au petit-déjeuner, tous reçoivent au petit-déjeuner une ration d'eau-de-vie, le tafia, suivant en cela les usages de la marine marchande et de la marine de pêche. Le vin est tout à la fois un aliment, une consolation, puisqu'il fait oublier la fadeur des fayots et le goût métallique de l'eau distillée, mais aussi un instrument disciplinaire. La privation comme la distribution supplémentaire du vin sont en effet les premiers échelons des punitions et des récompenses<sup>1078</sup>.

### **5. 3. L'alternance régulière de produits salés et d'aliments frais : rompre la monotonie et prévenir les carences**

Loin d'être ces éternels masticqueurs de boeuf salé, assez sec pour en tirer des tabatières, ou de biscuits de marine, durs comme du bois ou grouillant d'asticots, les marins de l'Etat consomment régulièrement des produits frais. Inégale selon les stations, cette variété est avérée dans les eaux européennes, particulièrement en Méditerranée. La fréquence des escales diplomatiques au Levant, le charbonnage des navires à vapeur, la surveillance des pêches côtières en Algérie, enfin le long hivernage de l'escadre d'évolutions sont autant d'occasions de distribuer des vivres frais, de la viande bien sûr, mais également du pain, des pommes de terre et des légumes, particulièrement des oignons. La « diète salée » ou diète de croisière est ordinairement de durée limitée — trois, quatre semaines —, entrecoupée d'escales portuaires qui sont autant d'occasion de varier l'ordinaire.

#### **5. 3. 1. Une alimentation variée dans les ports nationaux et étrangers**

Dans les points d'appui majeurs et secondaires, le marin reçoit, au moins deux fois par semaine, de la viande fraîche, de pain de froment, cuit à terre, et de légumes frais. Les autres jours, les marins reçoivent de la viande salée. Nécessaire pour renouveler les dépôts, cette alternance des rations de campagne et des rations fraîches est commune aux grandes marines. Elle est ainsi la règle dans les forces navales britanniques qui, achetant leur viande fraîche dans le Rif, disposent aussi des colossaux stocks de viande salée à Malte comme à Gibraltar. La distribution respective du biscuit et du pain dépend des croisières et des saisons. L'été, les dégâts occasionnés par les mites alimentaires sur les biscuits nouvellement produits, en proscrirent la fabrication à Toulon où les fours cuisent alors exclusivement du pain frais.

<sup>1077</sup> M. Lévy, *Traité d'Hygiène* (...), *op. cit.*, t. 2, p. 859.

<sup>1078</sup> Y. Romieux, « L'usage du vin dans la Marine », *Revue d'Histoire de la Pharmacie*, n° 317, 1998, p. 81-88.



En période ordinaire, sur les côtes provençales et nord-africaines où les navires ne sont jamais éloignés d'un port, l'alternance des rations ordinaires et fraîches ne pose guère de souci. Au début des années 1870, le ravitaillement en produits frais des navires qui s'entraînent dans la rade d'Hyères est facilité par l'aménagement du port des Salins d'Hyères, sous le ministère de l'amiral Pothuau<sup>1079</sup>. Officiellement nommés Port-Pothuau le 24 novembre 1881, les Salins bénéficient en outre d'une liaison ferroviaire directe établie avec la base varoise. Dans les ports de Nice, de Villefranche et d'Antibes, l'approvisionnement en viande fraîche est confié à des intermédiaires privés<sup>1080</sup>. À Constantinople, au Pirée comme à Beyrouth, Salonique et Naples, la Marine dispose de fournisseurs locaux réguliers, ordinairement français et européens qui, sélectionnés avec soin, sont capables de faire face aux embarras d'une crise épizootique<sup>1081</sup>. La consommation en viande fraîche, comme en légumes frais, des stationnaires du Levant est sans doute moindre que ce que les marins reçoivent en Provence, mais elle n'en tempère pas moins la monotonie des « rations du bord ». Durant les sept premiers mois de 1864, la frégate *Impétueuse* (530 hommes), détachée à Beyrouth, reçoit de ses fournisseurs 24 933 kilogrammes de viande fraîche (mouton ? boeuf ?), soit un total de dix kilos par homme<sup>1082</sup>. Les parts réglementaires ne feront pas enfin oublier ces « extra », pour ainsi dire quotidiens, qui font la joie des bonnes croisières, riches en escales. Outre ce que leur vendent les marchand(e)s autorisés à monter à bord, les marins, une fois à terre en permission, trouvent à manger dans les gargotes et sur les marchés urbains. Connue par des bribes documentaires et quelques anecdotes, cette alimentation auxiliaire privilégie les vins doux et sucrés — très consommés au Levant —, le poisson frit, les coquillages et les crustacés dont raffolent les inscrits maritimes, les viandes rôties enfin — brochettes et kibbés — que l'on trouve au Proche-Orient. Sur les navires croisant sur les côtes provençales, corses et nord-africaines, les fruits de primeur comme les légumes sont régulièrement achetés aux vendeurs autorisés à monter à bord, ou sont ramenés de permission<sup>1083</sup>. Retrouvés lors de la campagne de fouille du *Magenta*, détruit en rade de Toulon en 1875, les débris de pots à fraises, cueillies à La Valette, mais également à Solliès, Hyères et Ollioules, montrent une consommation massive dépassant le simple cercle des officiers et des maîtres<sup>1084</sup>. En opération, ce ravitaillement auxiliaire se poursuit, mais selon les circonstances. Durant la campagne de l'été 1881 contre l'insurrection tunisienne, des Maltais viennent de Bizerte et d'Algérie pour vendre du poisson, des vivres et diverses marchandises aux navires français déployés sur les côtes méridionales de la Régence.

<sup>1079</sup> La mesure voulue par le ministère Gambetta récompense l'attachement de Pothuau, un vieil ami de Thiers, à la cause républicaine lors des décisives années 1877-1879. A. Barbou, *L'Amiral Pothuau*, *op. cit.*, p. 228-230.

<sup>1080</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup> 410, Préfet maritime-Toulon au ministre de la Marine, 16 avril 1878.

<sup>1081</sup> SHD-V-M, BB 4-831, CV A. de Marigny au commandant en chef de la division navale du Levant, 20 août 1864.

<sup>1082</sup> Nous n'avons pas ici tenu compte des importantes variations mensuelles allant du simple au double. SHD-V-M, BB 4-831, CV A. de Marigny au Commandant en chef de la division navale du Levant, 31 août 1864.

<sup>1083</sup> P. -A. Hennique, *Caboteurs (...)*, *op. cit.*, p. 52.

<sup>1084</sup> M. Guérout et J.-P. Laporte, *Le Magenta*, *op. cit.*, p. 191-193.

### 5. 3. 2. À la mer, l'inévitable diète salée entrecoupée de « rafraichissements »

À la mer, le passage à la monotone diète ordinaire faite de lard, de biscuit et de légumes secs, est plus ou moins rapide selon le tonnage et la croisière du navire, le commandant s'efforçant de rafraîchir la diète navale le plus souvent et le plus longtemps possible après avoir levé l'ancre.

#### a. Disposer des produits frais en croisière : une entreprise difficile au-delà de quelques jours

Avant la généralisation des chambres froides à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, puis des installations frigorifiques au début du siècle suivant, la première solution consiste à embarquer des légumes frais et des fruits, mais également des poules, des cochons, des moutons et parfois des bœufs. Automatiques sur les grands trajets ultramarins, ces mesures sont communes en Méditerranée, au temps de la pure marine à voiles. Seules les plus grosses unités, on l'on pouvait embarquer le foin et l'eau nécessaires aux bestiaux, accueillait des porcs, des moutons et des boeufs. Les croiseurs légers, les torpilleurs et les avisos ne peuvent en revanche prendre de tels passagers à bord et s'en tiennent aux rations ordinaires entre deux escales. La pratique de l'embarquement des animaux se poursuit au second XIX<sup>e</sup> siècle pour tous les navires qui, partant de Toulon ou d'Alger, font route pour l'Océan Atlantique. Les rapports médicaux montrent également l'embarquement de pièces de bétail sur des unités de ligne amenées à croiser en Méditerranée pour quelques semaines. En cas de blocus ou de stationnement dans une rade isolée, ce qui survient durant la guerre de Morée, la crise d'Orient de 1839-1840 puis la campagne de la mer Noire en 1854, ces animaux sont acheminés sur des gabares de l'État ou des petits transports nolisés. L'efficacité alimentaire de cette noria dépend bien sûr de la vitesse des liaisons. Transportés sur une des gabares chargées de ravitailler la division bloquant Alger en octobre 1828, les bestiaux « avaient beaucoup souffert » d'une traversée d'une quinzaine de jours qui rendit leur chair « dure et sèche », constate mélancoliquement le chirurgien de *l'Amphitrite*<sup>1085</sup>.

La présence des bêtes sur un navire est une pittoresque nécessité. Si l'embarquement de ces animaux ravit les témoins qui ne sont pas de la corvée, le moindre coup de vent transforme la paisible arche de Noé en carnaval — chaotique — des animaux<sup>1086</sup>. Embarquant à Toulon, en janvier 1889 sur l'*Orne*, un des derniers grands transports à propulsion vapeur auxiliaire de la Marine, un soldat de l'Infanterie de Marine plaint les animaux qui roulent pêle-mêle sur le pont : « parmi les boeufs on en trouve deux qui avaient été attachés à bâbord, qui ont rompu leurs amarres et sont passés à tribord, ces deux pauvres bêtes ont les jambes cassées et vont souffrir jusqu'à ce que le boucher du bord les assomme pour servir la nourriture journalière<sup>1087</sup> ». Une décennie plus tard, le tableau pittoresque d'une arche de Noé bousculée demeure inchangé : « Les pauvres bêtes embarquées font pitié. Les bœufs se comportent à peu près convenablement ; mais les moutons et

<sup>1085</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 18, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Louis Leyer, « Rapport médical d'une longue campagne de la frégate *L'Amphitrite* dans la Méditerranée », s.d. (1829).

<sup>1086</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)*, op. cit., p. 4 ; 25 ; 82.

<sup>1087</sup> [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm).

les lapins (sic) n'ont certainement pas le pied marin. Quant aux porcs, on les a parqués à part ; (...) mais quand souffle la tempête « les cages à poule roulent d'un bord sur l'autre et les pauvres poules nageaient dans les paquets de mer. Les bœufs en avaient pris leur parti, et s'étaient couchés dans l'eau <sup>1088</sup> ».

### **b. Les modes de conservation des vivres embarqués**

Une fois les animaux et les vivres frais débités, cuits et consommés, la diète navale repose essentiellement sur des produits conditionnés avant l'embarquement. Plusieurs moyens, hérités du passé et plus récents, coexistent.

Limitée à quelques produits — gelées et confitures —, la conservation par le sucre relève d'un régime alimentaire d'exception, dont le médecin est l'ordonnateur. Le sel et la dessiccation sont, en revanche, les modes ordinaires de conservation des produits distribués à bord. Tandis que les saleurs ont préparé les pièces de viande embarquées, qui se présentent donc comme du lard et du salé, la saumure, associée à du petit lait, conditionne la choucroute que les équipages consomment régulièrement. Les procédés de séchage sont également employés pour certains légumes, tels la pomme de terre, les pois cassés et les haricots<sup>1089</sup>. La préparation des fromages de Hollande relève tout à la fois de la salaison et de la dessiccation<sup>1090</sup>. Associée à une lente cuisson, la déshydratation est une étape décisive dans la préparation du biscuit naval et permet aussi d'obtenir des tablettes de bouillon, souvent utilisées par les médecins. Introduite dès les premières années du XIX<sup>e</sup> siècle, l'appertisation, c'est-à-dire la mise en conserve des aliments frais, demeure un procédé de conservation auxiliaire jusqu'au Second empire. Initialement préparées dans des récipients de verre et de grès, les conserves sont produites, selon les procédés anglais, dans des boîtes de fer blanc soudées<sup>1091</sup>. Consommées par les malades et par les officiers, qui ont les moyens financiers d'acquérir ces produits délicats à conditionner, les conserves de poisson, de viande et de légumes sont des produits rarement distribués, avant 1860, aux équipages. Le contrôle du risque saturnin par l'élimination de toute soudure au plomb, le développement des conserveries dans l'Ouest de la France, l'encouragement médical généralisent par la suite la consommation régulière des légumes conservés, mais également des daubes. À la fin du siècle, la conserve est devenue la compagne de route des marins, particulièrement ceux qui sont confrontés à des conditions d'exiguïté exceptionnelles comme les sous-marinières et les équipages des petites unités de surface.

<sup>1088</sup> J. Blot, *Campagne de l'Iphigénie (...)*, *op. cit.*, p. 4-5.

<sup>1089</sup> « Séance du 22 août – Procédé de dessiccation des choux », *Annales de l'agriculture française*, 1848, p. 61 ; F. -P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, *op. cit.*, p. 22 ; SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 51.

<sup>1090</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 156.

<sup>1091</sup> C. de Laguërenne et J. -P. Kernéis, « Le voyage autour du monde du pharmacien René-Primevère Lesson et les essais de la seconde génération des conserves alimentaires de Nicolas Appert », art. cité, p. 411-424 ; C. Fredj et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile et son adoption par les militaires français », art. cité, p. 99-109.

Dans les procédures navales de conservation des aliments, le froid tient une place ponctuelle avant 1880. Durant la guerre de Crimée, l'envoi de viande fraîche de Constantinople à la base de Kamiesch fut exceptionnellement possible à la fin de 1854, quand, profitant des périodes de froid venteux, on transporta de quartiers de viande, pendus aux vergues des mâts. Ni la production de glace dans les usines frigorifiques portuaires ni l'installation de glaciers et de chambres froides au début des années 1880 ne permettent de constituer une chaîne du froid durable<sup>1092</sup>. Visitant en 1882 une usine de congélation de poisson à Bizerte, un médecin de marine note que les boîtes « frigorifiques » en métal, où l'on recouvre de glace le poisson congelé, ne le conservent pas en l'état au-delà de cinq jours soit le temps nécessaire pour rallier Marseille. Une fois au port, les caisses sont « rechargées » en glace, avant de transporter le poisson par voie ferroviaire jusqu'à Lyon et Paris<sup>1093</sup>. Cette performance médiocre demeure la norme les décennies suivantes. Au début du siècle, la durée maximale de conservation dans une glacière de la viande fraîche demeure encore limitée à cinq jours soit de quoi rallier l'Afrique du Nord depuis Toulon à petite vitesse<sup>1094</sup>. À la veille de la Grande Guerre, l'installation sur les cuirassés de la marine américaine de machines frigorifiques permet enfin d'envisager l'établissement d'une authentique chaîne du froid, mais uniquement sur les plus grosses unités<sup>1095</sup>.

#### 5. 4. Une priorité : disposer d'eau douce en abondance

Tout navire fait un abondant usage de l'eau douce, potable ou non. Employée pour le nettoyage du navire, parfois pour le décrassage des marins et des passagers, l'eau de mer sert aussi, mais sans grand succès, au lavage voire au rinçage des effets. Non seulement le savon mousse mal dans l'eau salée, mais cette eau ne se prête pas bien au rinçage des vêtements qui, salés, sèchent mal. Elle est bien sûr totalement impropre, sans distillation, à l'usage alimentaire. L'eau que le matelot boit au charnier et celle dans laquelle le coq et ses assistants cuisent le riz, dessalent le lard, préparent la soupe, est et ne peut être que de l'eau douce et potable, qu'elle soit naturelle ou distillée, fraîche ou conservée.

Au milieu du siècle, l'eau consommée pour rafraîchir et nourrir les hommes représente, au quotidien et par matelot, une ration moyenne de trois litres. Cette dotation semble être le tiers de ce que consommait un rameur d'un drômon byzantin, marchant essentiellement à la vogue<sup>1096</sup> et un peu moins de la ration que la marine ottomane du XIX<sup>e</sup> siècle alloue à des marins dont le riz est l'élément de base de la diète et qui ne boivent que de l'eau douce, du thé ou du café. Sur les navires

---

<sup>1092</sup> A. Chantamesse, *Traité d'Hygiène maritime*, Première partie *L'Hygiène dans la navigation de commerce*, Paris, Octave Doin et fils, 1909, p. 195-212 ; Alain Beltran et Pascal Griset, *Histoire des techniques aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Armand Colin, 1990, p. 54-55 ; « Rouart X 1853, L'ingénieur peintre », *Bulletin de la Sabix, Société des amis de la bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, sabix/revues.org/1178.

<sup>1093</sup> Direction Générale des Travaux Publics, *Les travaux publics du protectorat de Tunisie*, op. cit, t. 3, p. 230-236.

<sup>1094</sup> A. Chantamesse, *Traité (...)*, op. cit., p. 195.

<sup>1095</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Inspection générale. « Rapport d'ensemble du médecin d'escadre », 22 juillet 1912.

<sup>1096</sup> Charles D. Stanton, « Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge », *Revue d'Histoire Maritime*, 25, Octobre 2018, p. 89-91.

de guerre français, la préparation des aliments comme la cuisson de la viande et des légumes, généralement bouillis, représentent environ les 2/3 de la ration quotidienne<sup>1097</sup>. Ce qui reste est bu ou sert à de modestes ablutions. S'il boit au repas essentiellement du vin, coupé ou non, le marin peut s'abreuver de l'eau douce contenue dans des baquets clos, les « charniers », parfois équipés d'embouts en bois, en corne ou en métal. Une partie modeste de l'eau douce distribuée sert enfin (fort théoriquement) à la toilette comme au lavage du des effets. La quantité minimale accordée pour laver son linge est d'un litre par homme, l'opération se faisant dans une baille de 20 litres autour de laquelle se réunissent le chef de plat et son escouade. Indispensable, l'eau douce pose « à la mer » trois problèmes distincts, mais liés : son stockage, son renouvellement, sa pureté enfin. Si le navire doit disposer de larges réserves d'eau pour tenir la mer le temps de sa mission, la conservation de l'eau doit, en effet, préserver cette ressource des souillures diverses, faute de quoi les diarrhées et les fièvres typhoïdes s'abattent sur l'équipage et gardent les marins atteints plusieurs semaines à l'hôpital.

#### **5. 4. 1. L'adoption des caisses en fer et des « cuisines-distillatoires » (1825-1840 env.) : deux solutions indispensables ...**

Pendant des siècles, les procédures pour ravitailler l'équipage en eau sont très lourdes et peu satisfaisantes ; les premiers progrès se conjuguant sous la Restauration et la monarchie de Juillet pour changer la donne, mais dans une certaine mesure.

##### **a. Futailles malodorantes, aiguades dangereuses et citernes polluées : les aléas du ravitaillement au début du siècle**

En dépit de multiples précautions, l'eau conservée dans les « pièces à eau », — des barriques ou futailles cerclées de métal —, finissait par se convertir en un jus nauséabond et bourbeux, dont les divers cycles, longtemps mystérieux, sont enfin compris dans les années 1840<sup>1098</sup>. « Faire de l'eau », aussi souvent que cela est possible, s'impose donc comme une nécessité tactique et sanitaire. Quand ils sont dans les eaux côtières, les navires embarquent l'eau douce deux fois par semaine soit dans les ports nationaux et amis, où les fontaines et les citernes permettent d'accélérer la corvée, soit dans les rades foraines, où l'on transvase l'eau des sources et des ruisseaux dans des tonnelets, des sacs ou des outres de toile<sup>1099</sup>. Pour satisfaire les besoins d'un seul vaisseau portant plus de mille hommes, il s'agit alors d'embarquer plusieurs milliers de litres. Cette corvée fastidieuse s'avère une entreprise incertaine sur des côtes hostiles<sup>1100</sup>.

<sup>1097</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois (...)*, op. cit., p. 33.

<sup>1098</sup> Art. « Eau », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 304.

<sup>1099</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., p. 256.

<sup>1100</sup> C.-Y. Roussel et C. Forrer, *Alertes au Proche-Orient (...)*, op. cit., p. 62.

Dans les jours qui suivent le débarquement de Sidi Ferruch en 1830, la poursuite des combats, le risque d’empoisonnement des puits et des citernes, la peur d’une infection au cœur de l’été, tout se combine pour inciter l’amiral Duperré à détacher des navires pour faire de l’eau « particulièrement à Mahon », comme à Toulon<sup>1101</sup>. La conquête du littoral algérien est ponctuée par divers incidents. En 1831, les ressources des citernes d’Oran étant insuffisantes, le commandant de la *Créole* cherche à s’approvisionner à des « fontaines assez distantes du rivage », mais dont les canalisations ont été rompues par des partisans. Pour finir, l’équipage boit l’eau polluée d’un ruisseau traversant le port et souffre d’une « épidémie de dysenterie », probablement provoquée par un colibacille<sup>1102</sup>. La crise d’Orient de 1839-1840 confronte de nouveau les Franco-Britanniques à ces dures contraintes du ravitaillement en eau sur des côtes mal connues. Interrogé en 1839 par l’amiral Stopford sur les meilleures aiguades du Levant, l’enseigne de vaisseau Jurien de La Gravière note avec admiration le soin porté par son aîné à ces « grosses préoccupations<sup>1103</sup> », que dictait son expérience et les soucis logistiques de ses anciennes croisières<sup>1104</sup>. Durant l’été 1840, alors qu’elles menacent ostensiblement les positions égyptiennes au Liban, les forces du *commodore* Napier ne peuvent espérer ni se ravitailler ni faire de l’eau à Beyrouth où les officiers britanniques seuls sont autorisés à se promener. « Sous prétexte d’échanges réciproques » entre la division et l’agence, des matelots, munis de barils vides, tentent de remplir quotidiennement ces tonneaux « à la fontaine du jardin du consulat » britannique. Évitant la ruse, les Égyptiens font vider les tonneaux condamnant les marins soit à consommer l’eau des futailles, chaude et boueuse, soit à faire de l’eau loin des points tenus par les forces d’Ibrahim Pacha<sup>1105</sup>. Chaque tension ultérieure — devant Gaète en 1860 et lors de l’assaut de Sfax en 1881 — devait poser de nouveau la question de l’approvisionnement local en eau <sup>1106</sup>. Comment expliquer ces embarras alors que, depuis la monarchie de Juillet, les marines occidentales sont équipées non seulement de machines distillatrices, mais également de caisses à eau ? Les concepteurs et les promoteurs de ces appareils n’espéraient-ils pas qu’ils donneraient enfin en abondance aux marins une eau potable ?

#### **b. Les caisses en fer et les machines distillées : une eau moins puante et plus abondante (années 1820-1840) ...**

Suivant l’exemple de la *Royal Navy*, qui en généralise la dotation bien avant la fin des *French Wars*, les ministres de la Marine de la Restauration équipent les navires du roi de France de

<sup>1101</sup> Vice-Amiral Duperré, « Rapport du Vice-amiral commandant en chef à son Excellence le Ministre de la Marine et des Colonies, 3 juillet 1830 », cité par F. Chassériau, *Précis historique (...)*, *op. cit.*, t. 1, p.421.

<sup>1102</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, p. 5-6.

<sup>1103</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d’Autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 89.

<sup>1104</sup> Charles D. Stanton, « Les galères (...) », art. cité, p. 98.

<sup>1105</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d’Orient en 1839-1840-1841 (...) », 1888, art. cité, p. 478.

<sup>1106</sup> SHD-V-M, BB 4-796, VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Propser de Chasselou-Laubat, 4 janvier 1861.

caisses en tôle de fer afin d'y conserver l'eau embarquée<sup>1107</sup>. La décision répond alors aux demandes des hygiénistes, incapables de purifier durablement l'eau des futailles ni de faire accepter aux marins leurs filtres-tonneaux<sup>1108</sup>. Parallèlement, des appareils distillatoires se généralisent, particulièrement pour les longues missions outre-mer. Sous la monarchie de Juillet, l'emploi des cuisines distillatoires, dont les prototypes remontent au XVII<sup>e</sup> siècle, permet de cuire les aliments tout en assurant le renouvellement de l'eau potable en vaporisant l'eau de mer<sup>1109</sup>. Au milieu du siècle, la mise au point de cuisines distillatoires efficaces rend enfin possible, théoriquement, de libérer une précieuse place, auparavant immobilisée par des dizaines, voire des centaines de futailles remplies d'eau douce<sup>1110</sup>. Tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle, l'équipement des navires en machines et cuisines distillatoires bénéficie des progrès continus qui tentent de répondre aux besoins des grandes compagnies maritimes spécialisées dans le transport des passagers<sup>1111</sup>. En 1882, la base de Toulon dispose d'un excédent de cinq appareils d'une capacité de 8 000 l. /j pour deux d'entre elles, trois autres fournissant 3 000 litres en 24 heures de chauffe. Les capacités des cuisines sont également considérables : 130 litres d'eau douce sont distillés par heure de chauffe pour des cuisines de 3 tonnes, et respectivement 100 et 70 litres par heure de chauffe pour des appareils de 2 500 kg et 1 500 kg. Sur les navires de guerre de la fin du siècle, l'établissement de bouilleurs et de condenseurs permet de fournir d'importantes quantités d'eau distillée. Pas moins de 16 t. d'eau par jour sont fournies sur le *Danton*, soit huit fois la consommation quotidienne des mille hommes d'un vaisseau de ligne en 1830<sup>1112</sup>. Au début de la décennie 1880, la compréhension de l'étiologie infectieuse des fièvres typhoïdes et paratyphoïdes confirme l'importance cruciale d'une eau distillée que sa fabrication et sa conservation mettent théoriquement à l'abri des contaminations ordinaires.

Ces différents éléments permettent de ne guère douter de la véracité d'une affirmation du vice-amiral E. Jurien de La Gravière qui, après avoir parlé des points d'eau côtiers durant la crise d'Orient de 1840, conclut : « La distillation de l'eau de mer nous en a complètement affranchis que quelques années plus tard<sup>1113</sup> ». La généralisation des caisses puis la distillation massive de l'eau dont nous avons montré quelques performances ont-elles vraiment réglé, dès le milieu du siècle, la question cruciale de l'eau à bord des navires ? Les grandes entreprises militaires du second XIX<sup>e</sup> siècle permettent de n'en pas douter. Dans toutes les opérations amphibies sur les côtes méditerranéennes et nord-africaines qui suivent la guerre de Syrie de 1840-1841, les machines

<sup>1107</sup> Selon Janet Macdonald, l'emploi des caisses en fer, loin d'avoir été rare avant 1815, semble avoir été commun après 1809, des caisses en bois doublées plaques en métal ayant été en usage auparavant. Cf. Janet Macdonald, « The Introduction of Iron Watertanks in the Royal Navy », *Mariner's Mirror*, vol. 95, n° 2, Mai 2009, p. 215-221.

<sup>1108</sup> Art. « Distillation », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 290 ; Prosper Rejou, *Essai sur l'eau considéré comme principale boisson de l'homme de mer, ses altérations, et les divers moyens d'y remédier*, thèse de médecine, Montpellier, 1825, p. 1-25 ; J. -B. Fonsagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 479-490 ; BRISOU, II, p. 625-626.

<sup>1109</sup> Un exemplaire de cette machine a été retrouvé sur le site du naufrage de *La Seine*, perdue en 1846. Il se trouve actuellement au musée de Nouméa et fait l'objet d'importants travaux de restauration.

<sup>1110</sup> BRISOU, II, p. 629.

<sup>1111</sup> Cf. Un rapport de 1868 en annexe (t. 4) : « Un regard médical sur le navire de guerre sous le Second empire »

<sup>1112</sup> R. Dumas et G. Prévotaux, *Les cuirassés de 18 000 tonnes*, *op. cit.*, p. 34.

<sup>1113</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois*, (...), *op. cit.*, p. 89.

distillatoires, les caisses à eau puis les navires citernes rendront les plus grands services aux forces navales et militaires. Comme l'eau manque totalement sur l'île de Lossini, la base avancée de l'expédition de 1859 contre Venise, le contre-amiral Bouët-Willaumez dispose d'appareils distillatoires. Durant le mois d'août 1882, les Britanniques, établis à Chypre depuis 1878, établissent des conduites d'eau jusqu'à la tête de pont de débarquement construit à Limassol pour faciliter le remplissage des navires-citernes que le gouvernement envisage de déployer afin de soutenir le corps expéditionnaire Wolseley<sup>1114</sup>. Durant la campagne de 1907-1908 sur les côtes atlantiques marocaines, les machines embarquées et celle qui est montée à Casablanca avec d'importantes réserves de charbon permettent aux forces françaises de s'affranchir des aiguades<sup>1115</sup>. Malgré leurs grands atouts tactiques et sanitaires et leurs performances opérationnelles, ni les machines distillées ni les caisses à eau n'ont toutefois jamais supprimé l'approvisionnement en eau à terre qui demeure, à l'exception des opérations de guerre, une banale nécessité jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.

#### 5. 4. 2. ... mais longtemps insuffisantes, onéreuses et impopulaires

Replacées dans le temps long de l'hygiène navale, l'introduction des caisses à eau (1817-1825) puis celle des premières machines distillatoires efficaces (1841) sont de proches innovations. En réalité, l'adoption des caisses est achevée à la fin de la Restauration, alors que les machines distillatoires sont encore à l'essai pour devenir communes à la fin des années 1840<sup>1116</sup>. Or, durant cette décennie 1840, l'introduction de la propulsion vapeur sur des unités de troisième et de second rang entraîne une sensible réduction de l'espace alloué dans les cales aux vivres comme aux caisses métalliques où l'eau douce est conservée. Présents certes sur les grosses unités et les bâtiments destinés à de longues traversées, les appareils distillatoires ne sont pas communs, en revanche, sur les navires de deuxième et de troisième rang<sup>1117</sup>. Les premières générations des machines distillatrices sont loin, enfin, de répondre aux promesses de leurs fabricants et de l'enthousiasme initial des savants<sup>1118</sup>. Sur les navires de ligne comme sur les frégates, les capacités des machines ne sont pas homogènes ni même suffisantes. En 1864, le « distillateur à eau douce » de l'*Impétueuse*, le navire-amiral de la station du Levant, « fonctionne bien », mais ne donne que 500 litres par heure soit 6 000 litres par jour ce qui ne peut suffire aux besoins de « troupes passagères<sup>1119</sup> ». Comme tous les appareils à vapeur de ces décennies, les pannes, l'usure des pièces

<sup>1114</sup> SHD-V-M, BB 4-1384, Vicomte de Castillon Saint-Victor, Consul de France à Larnaca, au président du Conseil, 10 août 1882. Copie transmises par le quai d'Orsay à la rue Royale.

<sup>1115</sup> Ministère de la Marine, EMG, 1<sup>re</sup> section, *Les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908)*, Paris, Imprimerie Nationale, p. 47.

<sup>1116</sup> BRISOU, II, p. 630.

<sup>1117</sup> Amiral Schwerer, *Souvenirs de ma vie maritime, op. cit.*, p. 22. L'amiral Schwerer parle alors de la *Résolue*, une corvette à voiles de l'escadre volante de l'Atlantique où il servit comme aspirant en 1878.

<sup>1118</sup> BRISOU, II, p. 630.

<sup>1119</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.



sont des handicaps ordinaires. Pour renouveler les réserves confiées aux bons soins du calier, les commandants des avisos et des canonnières doivent alors soit prendre leur eau douce sur les navires de ligne, qui peuvent la distiller, soit la recevoir des navires de charge. Le moyen plus pratique est bien sûr d'aller chercher l'eau à terre, ce qui n'est pas sans réjouir les marins<sup>1120</sup>.

Ces derniers, rappelle l'Inspecteur Général de la Santé navale Keraudren, trouvent « l'eau distillée fade, privée d'air, et pesante dans l'estomac » et lui préfèrent toujours l'eau douce des sources et des fontaines<sup>1121</sup>. L'odeur de rouille comme la couleur rougeâtre — « une couleur ocracée » — qui l'accompagne affectent l'eau des caisses, tout particulièrement quand le navire roule, tandis que les machines distillatoires laissent à l'eau un goût désagréable<sup>1122</sup>. Témoin admiratif des ressources navales et portuaires, un ambassadeur marocain dépêché en France en 1845 comprend toute l'utilité de « l'opération avec laquelle ils transforment l'eau salée en eau douce », mais admet, après en avoir goûté, que « cette eau rectifiée ne peut avoir ni la saveur de celle-ci, ni sa douceur<sup>1123</sup> ». D'innombrables procédés sont alors employés pour supprimer l'oxydation de l'eau des caisses. Afin d'enlever l'odeur de la distillation et des caisses en fer non émaillées<sup>1124</sup>, on propose le doublage en zinc (inoffensif), voire en plomb, ce qui aurait été calamiteux. Dans d'autres cas, la vidange des caisses, remplies d'eau de mer après avoir été vidées de leur eau, s'avère insuffisante et laisse un goût saumâtre à l'eau douce transférée<sup>1125</sup>. Les machines distillatoires suscitent également les réserves des médecins. À juste titre, certains d'entre eux tiennent l'eau produite, effectivement chargée en plomb, pour la cause de ces « coliques sèches », identifiées comme de sévères intoxications saturnines sous le Second empire<sup>1126</sup>. Dans ces conditions, aller prendre de l'eau à terre est systématique, tant que le navire est au port.

Le préjugé hostile aux machines comme à l'eau distillée mit plusieurs décennies à s'estomper. Proposée en 1856 par l'hygiéniste Fonssagrives, l'adjonction d'une combinaison de carbonate de soude et de chaux, de sodium et de magnésium pour reconstituer « une eau chimiquement analogue à celle d'un fleuve comme la Loire » retint certes l'attention de la marine russe, mais sans convaincre l'administration française<sup>1127</sup>. Avant 1890, les critiques reviennent ponctuellement. Lancé en 1873, l'avis postal le *Pétrel*, stationnaire à Constantinople, dispose

<sup>1120</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant du *Gomer* au commandant en chef de la station du Levant, 6 février 1856.

<sup>1121</sup> M. Kéraudren, « De la distillation de l'eau de mer pour servir aux besoins des équipages, et du remplacement des caisses en fer, employées à contenir l'eau sur les vaisseaux », *Archives Maritimes et Coloniales*, Partie non officielle, n° 21, 1838, p. 109. Cité par C. Talbot, *L'eau de boisson (...)*, *op. cit.*, p. 98.

<sup>1122</sup> P. Rejou, *Essai sur l'eau (...)*, *op. cit.*, p. 26.

<sup>1123</sup> Boussif Ouasti, *Une ambassade marocaine chez Louis-Philippe. Rihlal al-faqih Assaffâr ilâ Bâriz 1845-1846*, Editions Méditerranée, Paris, 2002, p. 115.

<sup>1124</sup> Que les médecins nomment « empyreumatique », soit la saveur âcre que contracte toute matière organique au contact du feu.

<sup>1125</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 261.

<sup>1126</sup> Rarement signalée en Méditerranée, cette pathologie, liée aux longs séjours dans les eaux tropicales, est enfin comprise au tout début des années 1860 ce qui permet la résolution des coliques saturnines. A. Cabantous, G. Buti, *De Charybde en Scylla (...)*, *op. cit.*, p. 100; p. 387, n. 14 ; J. Rainhorn, *Blanc de plomb (...)*, *op. cit.*, p. 52-54.

<sup>1127</sup> Jean-Baptiste Fonssagrives, *Hygiène et assainissement des villes*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1874, p. 316-317.

d'une machine distillatoire, mais longtemps inutilisée. « On n'avait jamais pu boire l'eau produite par l'appareil », écrit en 1888 le médecin du bâtiment, tant « elle avait un goût insupportable et repoussant<sup>1128</sup> ». Durant ces longues années, l'eau distribuée provient donc exclusivement des sources et des citernes de la capitale ottomane. Une épidémie de fièvre typhoïde oblige toutefois le commandement du stationnaire à remettre en marche la machine. Une fois démonté, nettoyé et remonté, cet appareil produit enfin une eau acceptable. L'année suivante, le passager d'un transport pénitentiaire quittant Toulon pour la Guyane, se plaint de l'eau distillée, qui semble « très mauvaise quand elle est fraîche ... imbuvable par ces chaleurs<sup>1129</sup> ». Avec le temps, les critiques les plus féroces s'estompent. En 1896, le major de *l'Isère*, un vieux transport affecté aux liaisons logistiques entre les arsenaux, rappelle que l'eau consommée à bord « a toujours été de l'eau distillée et très bonne<sup>1130</sup> ». Exclusivement distillée, l'eau consommée sur le *Charles-Martel* n'inspire aucune critique du médecin principal Vergos qui signale, toutefois, les impuretés apportées par le calier quand ce dernier, vêtu de sa tenue de travail, lave et gratte les caisses<sup>1131</sup>. Un souci proche est signalé par le médecin major du *Charlemagne*, qui signale la difficulté de vider complètement les caisses à eau qui, non émaillées, gardent donc un fond de rouille boueuse<sup>1132</sup>.

Reste enfin, et surtout, le coût de la distillation qui est le principal argument en faveur des aiguades et des prises directes. La distillation est et demeure une affaire coûteuse. Sur les 13 300 tonneaux de charbon consommés par l'escadre d'évolutions durant les deux années de commandement du VA Jurien de La Gravière (1868-1870), pas moins de 4 000 sont employés pour produire de l'eau douce. À la fin du siècle, le prix de la distillation sur les navires de ligne est encore de 8 francs pour un m<sup>3</sup>, alors que la prise d'eau aux aiguades provençales revient « à quelques millimes<sup>1133</sup> ».

### 5. 4 3. Les aiguades et les points d'eau portuaire : la solution la moins onéreuse et la plus commode jusqu'à la Belle Époque

Plusieurs décennies après l'équipement des navires en caisses comme en machines distillatoires, la recherche et l'utilisation des points d'eau d'eau côtiers demeurent donc des tâches ordinaires.

<sup>1128</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XX (1887-1888), n° 20, Médecin de 1<sup>re</sup> classe François Palasne de Champeaux, Rapport sur la campagne du *Pétrel*, 13 juin 1888.

<sup>1129</sup> Journal de Jules Astier, Lundi 11 février 1889. Retranscrit dans « La flotte de Napoléon III- Documents. De Toulon à Cayenne. Voyage effectué à bord de *L'Orne* » ; [http://dossiersmarine2.org/tem\\_toulon1.htm](http://dossiersmarine2.org/tem_toulon1.htm)

<sup>1130</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII (1893-1895), n° 24, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Esprit Caire, Rapport sur le transport *L'Isère* (1894-1896), 22 février 1896.

<sup>1131</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1905), n° 21, Médecin principal Paul Vergos, Rapport sur le *Charles-Martel*, 7 juin 1902.

<sup>1132</sup> *Ibidem*, n° 11, Médecin-major Henri Hervé, Rapport d'Inspection générale-*Le Charlemagne*, Juin 1902.

<sup>1133</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier au ministre de la Marine, « Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant. Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », Confidentielle, 24 avril 1892.

### a. Les points d'eau douce à terre : les bénéfiques des aménagements portuaires

La grande chance des marines de guerre occidentales fut de profiter des grands travaux d'aménagement urbains et portuaires qui accompagnent après 1840 l'essor du commerce transméditerranéen comme le développement des grands chantiers navals et industriels portuaires. Soit fixes soit locomobiles, les machines à vapeur facilitent la mise en service de nouveaux points d'eau. En 1834, un projet d'élévation des eaux d'une source découverte derrière la Corderie envisage d'établir un moteur de 2 CV pour remplir l'équivalent de 1 000 tonneaux d'eau par jour, permettant non seulement de faciliter l'alimentation en eau des services et des navires, mais également de construire de nouvelles fontaines. Mis en adjudication, le projet est lancé en 1837 et répond au cahier des charges. Les rades provençales employées pour les croisières d'entraînement de l'escadre sont également équipées en points d'eau dont l'accès doit être entretenu et amélioré. Le préfet maritime de Toulon prévient, le 6 février 1890, la fin des travaux d'aménagement du port du Croton, dans la rade du golfe Juan, qui permettent enfin aux chaloupes de l'escadre d'atterrir au pied des prises d'eau récemment installées sur la jetée. Pour autant, admet le préfet maritime, le chenal emprunté par les canots doit être agrandi et approfondi afin de permettre aux torpilleurs de s'approvisionner directement à la jetée. Deux années plus tard, le commandant en chef de l'escadre propose d'accélérer l'embarquement de l'eau en dotant la conduite existante de « trois bouches pour l'eau potable et pour les besoins des machines<sup>1134</sup> ».

L'aménagement de grands points d'eau potable sur les côtes françaises puis algériennes s'inscrit dans un processus régional de mise en valeur des ressources littorales et des infrastructures portuaires, processus auquel les marines de guerre participent directement. Lors de la constitution de la station de Barcelone en 1833, le commandement de cette croisière établit le centre de sa station à Rosas où les Britanniques, ayant repéré une source littorale, avaient établi leurs quartiers au début du siècle. Ayant trouvé cette aiguade, le commandant de la division française la fit canaliser de telle sorte qu'un bassin provisoire reçût assez d'eau pour remplir les futailles de plusieurs navires. Parallèlement la carte de la rade fait l'objet de travaux approfondis<sup>1135</sup>. Au Levant, après 1860, les médecins de marine suivent les grands travaux d'adduction des eaux captées dans l'intérieur et dont les quartiers européens et les fronts de mer portuaires sont les premiers territoires bénéficiaires. À la fin de la décennie, le ravitaillement en eau des navires mouillant de Beyrouth est révolutionné par la construction d'un aqueduc qui, reliant la ville à la source du Nahr el-Kelb, apporte à la ville une eau abondante et de très bonne qualité. Alors qu'un rapport médical signale en 1866 la nécessité de faire de l'eau dans les puits et les citernes de la ville libanaise, les marins français et étrangers remplissent dix années plus tard leurs tonneaux sur le quai à l'aide d'un manche adapté à un robinet<sup>1136</sup>. Le médecin de 1<sup>re</sup> classe Paul Talairach qui sert en 1876-1877 sur le

<sup>1134</sup>*Ibidem*.

<sup>1135</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 209.

<sup>1136</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IX (1862-1867), n° 13, Rapport du chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Alfred Mondière, *La Mouette*, 22 juin 1866 ; SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XIV (1876-1878), n° 8, Rapport du médecin de 1<sup>re</sup> classe, Paul Talairach, *Le Ducouëdic*, 5 août 1877.

*Ducouëdic*, un croiseur de la station du Levant, signale l'abondance de l'eau du port de Salonique, « d'assez bonne qualité » (...) « prise près du quai dans un grand réservoir où elle est amenée du Kortiach »<sup>1137</sup>. Conservées dans de grandes citernes, les eaux de Constantinople, note alors le médecin de 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit sont excellentes<sup>1138</sup>. En Afrique du Nord, l'amélioration globale des approvisionnements en eau est également signalée. En 1882, La Goulette, la principale station balnéaire de Tunis, dispose d'une eau notoirement excellente contenue dans une vaste citerne qui vient des hauteurs de Zaghouan. Le port de Sfax n'est, en revanche, alimenté que par des sources insuffisantes, les ressources phréatiques étant en outre saumâtres. Les crises militaires, le développement des taudis suburbains et toute calamité publique compromettent inévitablement ces progrès<sup>1139</sup>.

Le médecin de *La Galissonnière*, un croiseur détaché sur les côtes du Levant et de Tunisie en 1882, signale la présence de bonnes fontaines au Pirée qui, doté d'un réseau d'égouts, bénéficie d'une « bonne canalisation d'eau » potable. Seize années plus tard, l'exode de milliers de Crétois dans les environs de la rade de Phalère a provoqué la pollution des points d'eau du port d'Athènes et déclenché plusieurs cas de typhoïdes au sein de l'escadre britannique<sup>1140</sup>. En 1890, l'eau douce disponible dans le port d'Alger, mal filtrée et souvent polluée de matières organiques et de microbes typhiques, inquiète assez un médecin de marine pour demander l'établissement systématique de filtres (« un petit chamberland ») sur les navires déployés en Afrique du Nord. Pour autant, l'absolue nécessité de se ravitailler en eau dans le port algérien est incontestée, tant la ressource y est abondante et le coût insignifiant. Aux médecins donc revient la charge de prévenir le commandement des risques, de recommander les contre-mesures et s'il le faut, la consommation exclusive de l'eau distillée.

## **b. Les médecins et les aiguades : entre leçons hippocratiques et nouveaux savoirs biologiques**

Dans cette recherche de l'eau à terre, l'expérience des marins a longtemps prévalu pour déterminer la qualité de l'eau. En mer Égée, on fait appel aux savoirs d'un pilote grec, que des années de cabotage ont instruit sur ces questions. Par ailleurs, l'expérience d'un officier aguerri, retrouvant sur les côtes syriennes une aiguade appréciée dix, quinze ou vingt ans plus tôt, s'avère aussi précieuse que ces savoirs indigènes. Durant la crise d'Orient de 1839-1840, la prudence avec laquelle l'amiral Stopford choisit les rades et leurs sources impressionne le jeune Jurien de La Gravière, dont le père, au tout début du siècle, avait été également confronté aux mêmes préoccupations<sup>1141</sup>. Durant cette crise, de Syrie, l'amiral Lalande reçoit du commandant du

---

<sup>1137</sup> *Ibidem*.

<sup>1138</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>1139</sup> A Toulon même, atteint par le choléra en 1884, les travaux d'assainissement sont postérieurs à cette frappe.

<sup>1140</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup>28, Ministère des Affaires étrangères au ministère de la Marine, 6 août 1898.

<sup>1141</sup> E. Jurien de La Gravière, *La Marine d'Autrefois*, (...), *op. cit.*, p. 89.

*Bougainville*, détaché en Crète en mission technique et politique, l'indication d'une source inconnue des marins français :

« La baie au fond de laquelle se trouve la mine se nomme baie de Plakia, elle est à 14 milles Est de Sfakia (...). On mouille par 12, 10 et 8 brasses. Fond de sable mêlé d'un peu de vase et de coquilles brisées. Dans cette position, on est à trois encablures de terre environ à l'abri de tous les vents et de la mer depuis l'Est jusqu'au Midi en passant par le Nord. Les pratiques du pays m'ont assuré que tout bâtiment pouvait rester à ce mouillage depuis la fin de mars jusqu'au milieu d'octobre. Dans le fond de la baie, il existe un ruisseau qui ne tarit jamais dans les grandes chaleurs, et permet aux bâtiments de faire de l'eau avec facilité. J'ai vivement regretté, Monsieur l'Amiral, de n'avoir pas eu le temps de lever le plan de cette anse qui peut être d'une très grande utilité. Du reste, il n'y a ni roches ni haut, toutes les terres sont accores<sup>1142</sup> ».

Bien après la généralisation des caisses en fer et des machines à distiller l'eau salée, le choix des sources côtières continue donc de relever du commandement. Principalement destiné à ceux qui serviront outre-mer, le cours sur les débarquements que reçoivent, à la fin du siècle, les aspirants du croiseur-école *Iphigénie*, rappelle que la sélection des plages pour opérer des descentes et « dont les marins seuls peuvent apprécier la valeur », suppose la présence « d'aiguades abondantes »<sup>1143</sup>. Aucune prise d'eau à terre toutefois ne se fait sans la consultation des officiers de santé.

Avant 1880, le jugement que le médecin porte sur les sources littorales s'appuie, en premier lieu, sur les instructions hippocratiques. On refuse ainsi les eaux dormantes, censées provoquer le grossissement de la rate et les diarrhées, mais également les sources pierreuses. En revanche, les médecins apprécient les eaux « terreuses et collinaires » comme les eaux vives, bien « aérées », que charrient les ruisseaux et les fleuves<sup>1144</sup>. L'observation visuelle et gustative tient une place prééminente dans ce processus de sélection. En 1832, le chirurgien de marine Adolphe Salva déconseille de recourir aux fontaines d'Alger, qui abondent en sangsues et se prêtent mal à la cuisson des aliments<sup>1145</sup>. Les connaissances chimiques acquises pour l'obtention du baccalauréat *ès sciences* et confirmées dans les écoles navales de santé complètent ces méthodes empiriques. Sous le Second empire, Fonssagrives établit une longue liste des produits nécessaires à la détermination chimique de l'eau prélevée. Certains ont pris sérieusement ces recommandations. En 1861, le médecin du *Grégeois*, un aviso à roues stationnaire de Civitavecchia, emploie du nitrate d'argent pour analyser l'eau des citernes où s'approvisionne l'équipage et dont la qualité lui paraît douteuse<sup>1146</sup>. Le docteur Maréchal est, il vrai, un homme d'étude doublé d'un photographe amateur, habitué donc à manier les produits chimiques et les réactifs. Cinq années plus tard, le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Mondière ambitionne de dresser un tableau complet des eaux côtières et portuaires sur le

<sup>1142</sup>SHD-V-M, BB 4-600, Copie du rapport du Commandant Delaage à l'amiral Lalande, sans date (fin décembre 1839-janvier 1840) jointe à lettre de l'amiral Lalande à l'amiral Roussin, ministre de la Marine, 7 mai 1840.

<sup>1143</sup> SHD-V-M, 190 GG 2/60, Croiseur-école *Iphigénie*, Cours de tactique navale, Campagne de 1893-1894, p. 221.

<sup>1144</sup> Hippocrate (édition Geoffroy), *Des airs, des eaux et des lieux*, Paris, Méquignan-Marvis, 1822, p. 9-42.

<sup>1145</sup> Adolphe Salva, *Quelques considérations hygiéniques sur Alger et ses habitants en 1832*, thèse de médecine, Montpellier, 1832, p. 10-11.

<sup>1146</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. VIII (1861-1862), n° 1 et 6, Jules Maréchal, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, *Le Grégeois*, 31 décembre 1861.

modèle du livret des phares et des sémaphores que reçoivent les officiers navigants<sup>1147</sup>. Le laconisme général des observations chimiques dans les rapports médicaux annuels et de fin de campagne confirme toutefois la vanité des exhortations des hygiénistes. Mal équipé, souvent dépourvu de tout réactif, surchargé de mille tâches, le chirurgien de marine des décennies 1860-1870 continue, comme ses devanciers, à juger la qualité de l'eau en se livrant à quelques « tests simples » où la vue et l'odorat jouent le premier rôle. Après le débarquement à Beyrouth du corps expéditionnaire français du général d'Hautpoul, les troupes sont réunies au mois d'août non loin de la ville dans une zone forestière proche où l'eau, prise aux puits comme au canal d'irrigation qui alimente les plantations de mûriers, correspond aux canons classiques de la salubrité<sup>1148</sup>. À la fin du siècle, l'amélioration des moyens d'analyse à bord des bâtiments comme les progrès des savoirs biologiques font enfin rentrer l'appréciation navale de l'eau dans l'âge des savoirs chimiques.

Découvert par Karl Joseph Eberth en 1880, puis isolé l'année suivante, le bacille d'Eberth (*salmonella typhi*) est identifié comme le responsable des fièvres typhoïdes. Au milieu de la décennie suivante, la contamination meurtrière des coquillages méditerranéens par les eaux souillées des ports français et italiens est démontrée, non sans mal, par Nocard et Netter<sup>1149</sup>. L'appréciation de l'eau par les médecins qui, jusqu'au début de la décennie 1880 est essentiellement sensorielle, s'appuie désormais sur l'analyse microscopique soit réalisée à bord soit menée par les pharmaciens et médecins des hôpitaux des principales villes portuaires, Constantinople, Alger, Smyrne ou Beyrouth<sup>1150</sup>. Cette compréhension nouvelle des contaminations micro-biologiques ne condamne pas immédiatement l'embarquement des eaux de source et des citernes, mais impose de sécuriser tous les circuits d'approvisionnements. Sur l'avis de la station d'Algérie, dont les six caisses de fer sont systématiquement remplies aux prises d'eau des ports, la contamination de l'eau algéroise amène le médecin du bord à proposer en 1891 l'adoption d'un petit filtre chamberland<sup>1151</sup>. Travaillant avec le directeur du laboratoire bactériologique de l'hôpital de Constantinople, le médecin du stationnaire de Constantinople — le *Pétrel* — signale en 1895 le danger posé par la consommation de l'eau du lac Dercos, souillée par le *bacterium coli*. Confronté à la typhoïde qui mène un douzième de l'équipage à l'infirmerie, Jules Gauran (1858-1920) ordonne la remise en route de la machine distillatoire, surveillance de près la cuisson de l'eau, et finit par identifier la cause du mal dans la consommation clandestine des huitres et des moules pêchées par les marins dans une

<sup>1147</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IX (1862-1867), n° 13, Rapport médical du chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Alfred Mondière, avis *La Mouette*, Juin 1866.

<sup>1148</sup> SHD-V-T, G 4-5, CEM Osmont au ministre de la Guerre, 2 août 1860.

<sup>1149</sup> Daniel Faget « La découverte d'un risque sanitaire lié à l'alimentation : fièvre typhoïde et consommation de coquillages en Méditerranée du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale », *Provence Historique*, 221, 2005, p. 345-363.

<sup>1150</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XVII (1881-1882/1883), n° 22, Jules Friocourt, Rapport médical de *La Galissonnière* (1881-1883), s. d. (1<sup>er</sup> semestre 1883) ; SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXII, n° 3, Médecin de 2<sup>e</sup> classe Pierre Audibert, *L'Actif*, 22 août 1891.

<sup>1151</sup> « En 1884, Chamberland, physicien biologiste, met au point un filtre conçu à partir d'une bougie de porcelaine poreuse qui permet d'éliminer les microbes de l'eau de boisson et de lutter contre la propagation de la fièvre typhoïde dans la capitale » : <https://numistoria.com/fr/.../16806-sa-du-filtre-chamberland-systeme-pasteur.html>

rade souillée par les rejets d'un égout. Les principes d'asepsie et de stérilisation étant rappelés et suivis, le major du *Pétrel* ne cesse de recommander l'eau des citernes du Sultan, réservée à sa consommation, mais aussi l'eau douce que l'ambassade prélève de sa citerne, « excellente, d'une saveur agréable et d'une fraîcheur délicieuse<sup>1152</sup> ».

Ce système hybride d'approvisionnement en eau — distillation et prélèvement local — résistera jusqu'au début du siècle pour les mêmes raisons matérielles, économiques et nautiques qui avaient les décennies passées interdit la conversion à l'eau distillée. Avec les prescriptions du 1<sup>er</sup> août 1900 et l'instruction du 22 mai 1902, l'eau distillée devient certes réglementairement la seule dont la distribution soit obligatoire à bord, les caisses à eau et leurs tuyautages devant être indépendants des autres circuits d'eau. Disposition vertueuse, mais inapplicable sur les petites unités — torpilleurs et contre-torpilleurs — où le stockage de l'eau comme les capacités de distillation sont réduits. Toute panne majeure et toute réparation des bouilleurs comme des caisses imposent également aux plus grosses unités de chercher l'eau aux canalisations des ports que l'on stérilise désormais par des moyens de filtrage (système Lapeyrère) ou par l'adjonction d'eau de javel ou de permanganate<sup>1153</sup>.

---

<sup>1152</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII (1893-1895), n° 16, Médecin de 1<sup>re</sup> classe, Jules Gauran (*Pétrel*), Novembre 1895.

<sup>1153</sup> SHD-T-M, Inspection générale de 1912, Service sanitaire, 1<sup>er</sup> août 1912 ; Dr. Bellot, « L'hygiène navale dans une flottille de contre-torpilleurs », *Archives de médecine navale*, 1910, n° 93, p. 180-181.





### III. Les structures, les moyens et les pratiques logistiques navals

Durant la période moderne, l'extension croissante des théâtres maritimes et coloniaux comme la diversité des opérations navales imposent aux marines occidentales de doter leurs unités des moyens d'entretien et de réparation les plus amples possibles. Très aléatoire, la durée des croisières exige aussi, par prudence, de disposer de vivres, de vêtements et de médicaments pour plusieurs semaines voire plusieurs mois de navigation. Réglementairement, un navire de guerre armé et mobilisable dispose de six mois de vivres à bord. Dans les faits, son autonomie alimentaire est prévue au moins pour 75 jours de croisière. L'état d'armement complet suppose également une dotation en « petites armes » comme en matériels divers - planches, fil de fer, clous, etc.- qui permettent de satisfaire les réparations d'urgence et de remplacer les pièces usagées<sup>1154</sup>. Jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'autonomie matérielle des navires de ligne est assez grande pour leur permettre de faire face aux grandes calamités que sont les tempêtes, les échouages et les combats navals. L'abri d'une rade foraine, quelques jours de temps calme, la mobilisation des maîtres et des ouvriers qualifiés embarqués suffisent ordinairement à réparer les voies d'eau, à remettre en ordre la mâture, à faire de l'eau enfin en attendant de rallier le port de guerre le plus proche. Dans les heures qui suivent l'anéantissement des forces turques dans la rade de Navarin, le 20 octobre 1827, les calfats des navires les plus éprouvés de l'escadre de l'amiral de Rigny aveuglent les voies d'eau en employant des plaques de plomb. Leurs camarades charpentiers et gabiers trouvent alors dans les soutes comme dans celles des navires arrivés après le combat de quoi remplacer les vergues et les matériels endommagés<sup>1155</sup>. Une telle réussite ne s'improvise pas toutefois et nécessite la constitution de bases de soutien, afin de donner aux forces « à la mer » les moyens matériels, sanitaires et alimentaires d'assurer leurs missions. Lancés au XVII<sup>e</sup> siècle, les arsenaux de la Marine et des compagnies de commerce — Brest, Rochefort, Toulon, Lorient et Dunkerque — répondent à ces exigences au prix d'investissements financiers et techniques considérables<sup>1156</sup>, et d'adaptations, tant logistiques qu'administratives<sup>1157</sup>. Après 1830, la transformation énergétique et matérielle des flottes de guerre change inévitablement la donne, introduit des contraintes inédites en réduisant peu à peu l'ancienne capacité logistique des unités à la mer, tout en nécessitant le renforcement des bases.

#### *La Révolution maritime et la fin progressive de l'autonomie logistique à la mer*

Ni la propulsion vapeur ni l'emploi croissant du métal n'ont aboli les habitudes ni les pratiques passées, les commandants recherchant, une fois à la mer, à conserver la plus grande

<sup>1154</sup> Olivier Chaline, « Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'Histoire Maritime*, 25, 2018, p. 171-186 ; E. Olivier-Jégat, *Océans et marine française (...)*, op. cit., p. 441-466.

<sup>1155</sup> Anonyme, « Souvenirs (...) », art. cité, p 218-219.

<sup>1156</sup> Bernard Cros, « Les Travaux maritimes et les ports de guerre. Plus de trois siècles d'histoire de la marine », « pour mémoire », *Revue du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer*, n° 8, été 2010, p. 8-65.

<sup>1157</sup> Le Mao (Caroline) (sous la dir. de), *Les arsenaux de la Marine (XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours)*, Presses de la Sorbonne, 2021. Non consulté

autonomie possible. Cette capacité à conduire des réparations *in situ* est particulièrement nécessaire sur les petites unités dont les missions postales et de reconnaissance se prêtent mal aux longues immobilisations. Durant le premier XIX<sup>e</sup> siècle et bien au-delà, les commandants des navires à roues signalent des réparations mineures menées en mer ou dans une rade foraine, soit avec les moyens du bord soit avec l'assistance d'une conserve ou d'une corvette de charge inopinément apparue<sup>1158</sup>. La forge du navire, située à l'avant sur le pont, et, s'il le faut, les outils comme les talents d'un artisan local aident à réparer une pièce métallique et de redresser une pièce du moteur<sup>1159</sup>. Les échanges d'effets et de vivres entre les navires quittant ou ralliant le Levant permettent également de refaire le plein de voiles, de chapeaux ou de biscuit, sans avoir à revenir à Toulon. Dès le milieu du siècle, les scaphandriers mènent enfin des réparations mineures sur les coques des navires dont ils visitent les œuvres vives les plus fragiles, particulièrement l'hélice. Ce mélange de système « D », d'innovations, mais également de pratiques bien rodées trouve toutefois ses limites devant la fragilité des machines marines des années 1830-1860 et leur complexité croissante. Les appareils propulsifs, les roues comme les hélices doivent également être visités en cale sèche. L'introduction puis la généralisation de coques en fer imposent aussi de fréquents retours en cale sèche pour les fastidieuses opérations de grattage, avant la pose des couches de peinture anti-fouling. Bien avant la fin de toute propulsion éolienne (ou vélique) militaire (1870-1880), le charbonnage impose enfin de fréquentes escales dans les ports de guerre et les ports marchands.

### ***Autour et loin de Toulon : une trame de ports provençaux et ponantais au service de la Royale en Méditerranée***

Les travaux d'entretien et les réparations dont bénéficient les navires de guerre français dans les eaux européennes sont menés, pour une part, dans les arsenaux métropolitains secondaires (Lorient, Rochefort et Cherbourg) et majeurs (Brest et Toulon) de la Marine. Construites et agrandies sous l'Ancien Régime, ces bases non seulement développent les filières spécialisées de la révolution maritime, mais bénéficient d'un arrière-pays manufacturier et de relais portuaires. Ainsi Nantes appuie Lorient ; Bayonne assiste Rochefort ; Le Havre soutient Cherbourg. Pas plus que les ports de guerre ponantais, Toulon n'est un isolat portuaire. Sous la monarchie de Juillet et le Second empire, un arc de grands chantiers de construction émerge autour de trois pôles provençaux : Marseille, le siège séculaire de productions agro-industrielles puis métallurgiques et mécaniques après 1840 ; La Ciotat, où s'établissent, en 1851, les Messageries Maritimes ; enfin La Seyne-sur-Mer, le berceau des Forges et Chantiers de la Méditerranée<sup>1160</sup>. Outre cette trame de ports industrialisés, Toulon dispose également de réseaux d'approvisionnements tant régionaux que

<sup>1158</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de *L'Actif* au Commandant de la division du Levant, 8 septembre 1869.

<sup>1159</sup> De telles réparations de fortune feront les grandes heures des premières grandes courses cyclistes et automobiles à la Belle Époque.

<sup>1160</sup> Xavier Daumalin, « La mise en réseau industriel du littoral provençal dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », dans Paul Aubert, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux (sous la dir. de), *Construire des mondes. Elites et espaces en Méditerranée XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, 2005, Publications de l'Université de Provence, p.87-102.

nationaux dont les envois sont tout à la fois amplifiés, régularisés et accélérés par la navigation à vapeur et le chemin de fer. À l'échelle du Midi, Arles, Sète, Port-Vendres, et surtout Marseille, contribuent à la noria des vivres collectés dans le port de guerre. Au-delà de ce territoire logistique proche, Toulon se fournit en bois comme en vivres auprès des marchés régionaux étrangers (Italie du Nord) et nationaux. Les échanges de matériels et de vivres entre les cinq bases navales complètent un réseau d'approvisionnement dont certains traits ont été dessinés au XVIII<sup>e</sup> siècle.

En dépit de ses réserves et de l'appui de son proche environnement agro-industriel, la base de Toulon ne peut seule suffire aux besoins logistiques des forces navales en Méditerranée. Pour une part, ces limites sont circonstancielles. Les grands « coups de chauffe », que sont la seconde crise de Syrie (1839-1840), la crise d'Orient puis la guerre de Crimée (1853-1856) et la crise de Fachoda (second semestre 1898), désorganisent les dépôts et les travaux en cours<sup>1161</sup>. Les catastrophes, tel l'incendie des stocks de bois au mois d'août 1845, privent également la base pendant plusieurs mois de ses moyens ordinaires de construction et de réparation. Durant ces tensions, les fournisseurs régionaux, l'industrie nationale comme l'assistance des autres ports de guerre parviennent à sortir de l'impasse. Pour une part, toutefois, ces limites sont pérennes et résultent d'entraves techniques. Avant la mise au point des procédés de réfrigération à terre comme à la mer, la livraison de produits frais sur un croiseur dans les eaux non-métropolitaines ne peut être assumée par la base varoise. Si l'entretien des coques comme les réparations sont menés à Toulon pour les navires croisant en Méditerranée occidentale, les unités déployées au Levant ne peuvent pas systématiquement compter sur son appui. Le rapatriement des bâtiments croisant en Méditerranée orientale comme dans les eaux tunisiennes bute en effet sur des objections budgétaires et politiques. Dans un long mémoire exposant en octobre 1863 les avantages comme les inconvénients de réparer sur place l'avisos la *Mouëtte*, le commandant de la station du Levant estime qu'il ne coûterait pas moins de 10 150 francs en charbon pour permettre à cette unité de rallier Toulon, à une vitesse de 7 nœuds et demi, avant de revenir en mer Égée<sup>1162</sup>. Le coût semblait ici par trop excessif pour admettre ce retour. En l'absence d'une base intermédiaire, puisque Sidi-Abdallah devient une véritable base d'entretien à la veille de la Grande Guerre, il faut trouver *in situ* la forme, le chantier, le fournisseur nécessaires. Se pose, enfin, la question du charbonnage. Depuis Toulon, Alger ou Marseille, le déploiement de charbonniers affrétés ou de navires de charge pour répondre aux besoins locaux est techniquement aisé. Mais le transport est coûteux. Dans ces conditions, les ports étrangers — Mahon, Malte, Smyrne, le Pirée, Syra, Constantinople, Alexandrie — jouent un rôle constant d'appui, qui ne se limite pas par ailleurs à la seule fourniture du charbon et des vivres frais.

---

<sup>1161</sup> SHD-V-M, BB 4-600, CA Hugon au ministre de la Marine, Amiral Roussin, 9 octobre 1840 ; *ibidem*, Le même au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 14 décembre 1840 ; SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup> -288, Pochette Station du Levant, 1855 ; BRISOU, I, p. 289.

<sup>1162</sup> SHD-V-M, BB 4-831, CA D'Aboville au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 23 octobre 1863 ; *ibidem*, Le même au même, 12 mars 1864.

## 1. La base de Toulon : le môle logistique régional de la Marine

Ramenée en 1815 aux frontières de 1791, la France abandonne aux pays européens le réseau de bases navales que la République puis l'Empire avaient constitué en mer du Nord (Anvers) comme en Méditerranée. Venise et Pola passent à l'Autriche, Gênes au Piémont, tandis que les Britanniques mettent la main sur les anciens ateliers vénitiens du port de Corfou qu'ils emploient surtout comme base de ravitaillement<sup>1163</sup>. Dans une large mesure, les filières d'approvisionnement constituées sous l'Empire dans l'empire d'Autriche comme en Espagne sont entravées par cette rétraction territoriale et surtout par une sévère diète budgétaire<sup>1164</sup>. Les aménagements du Grand Port de La Valette, qui ont rendu tant de services à la marine royale avant 1789 et facilité son déploiement dans les eaux du Levant, sont également perdus au profit du Royaume-Uni qui fait de Malte, dès 1840, une base de première importance<sup>1165</sup>. Un seul port de guerre méditerranéen est laissé en Europe à la France en 1814 : Toulon. Cette exclusive toulonnaise résistera au temps comme aux nouvelles données stratégiques et tactiques.

En 1886, l'hypothèse d'un raid britannique amène à proposer vainement le développement d'un grand port de torpilleurs à Port-Vendres qui, depuis la conquête de l'Algérie, joue un rôle logistique auxiliaire<sup>1166</sup>. À l'extrême fin du siècle, le renforcement du port de Bonifacio est recommandé par le commandant en chef de l'escadre, l'amiral Fournier<sup>1167</sup>. Comme les projets de bases secondaires hexagonales — Sète, Port-Vendres — et corses ne dépassent jamais le stade de l'esquisse ou du plan, le port de guerre varois reste, tout au long du siècle, l'unique arsenal méridional de la France. En Afrique du Nord, les deux points d'appui dont dispose la Marine, les ports d'Alger et d'Oran, peuvent être vus, avant 1890, comme des annexes de la base varoise. Les crédits alloués au lendemain de la crise de Fachoda permettent à ces deux points d'appui et de charbonnage de recevoir, enfin, les équipements d'un port de guerre. Deux formes de radoub sont creusées à Alger avant 1914, tandis que trois formes, ainsi qu'un petit dock flottant, sont aménagés en Tunisie. En dépit de l'émergence du port militaire d'Alger et surtout de l'arsenal de Sidi-Abdallah, ces deux bases nord-africaines demeurent partiellement inachevées, disposent de moyens

---

<sup>1163</sup> Jean-Marguerite Tupinier, *Mémoires du baron Tupinier (1779-1850)*, Paris, Desjonquères, 1994, p. 82; 103-109 ; Bernard Lutun, *Les clauses navales des traités de 1814 à 1815 et l'équilibre européen*, in Hervé Coutau-Bégarie (sous la dir. de), *Aspects du désarmement naval*, Paris, Economica, 1994, p. 33-55.

<sup>1164</sup> Patricia Crimmin, « Hunting for naval timber in the Adriatic 1802-1815 », dans Service historique de la Marine (Philippe Masson et Michèle Battesti, sous la dir. de), *Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'Indépendance de la Grèce (1789-1830)*, SHM, 1992, p. 149-157, particulièrement les pages 155-156.

<sup>1165</sup> Jacques Godechot, « La France et Malte au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue Historique*, t. 206, Juillet-Septembre 1951, p. 69-79 ; E. Olivier-Jégat (Edern), *Océans et marine française (...)*, *op. cit.*, p. 161-163.

<sup>1166</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, CF Chasseriaud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidentale de la Méditerranée », 16 avril 1886.

<sup>1167</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-566, VA Fournier au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 27 mars 1899.

humains limités jusqu'au début de la décennie 1910 et prennent toute leur importance durant la Grande Guerre et les décennies suivantes<sup>1168</sup>.

### **1. 1. Un port de guerre à la mesure des entreprises et des ambitions méditerranéennes de la France**

Sous le Premier Empire, l'activité du port de Toulon subit les contrecoups des offensives alliées et de la stratégie d'attrition que mène la *Royal Navy* des îles Ioniennes aux côtes ibériques. Comme dans la plupart des bases métropolitaines, le développement technique de la base est médiocre. Sous la Restauration, les besoins des forces navales et militaires déployées en Catalogne en 1823 puis en mer Égée, après 1825, rendent au port varois une certaine activité<sup>1169</sup>. À la fin de la Restauration, le déploiement des premiers bâtiments à vapeur, dont les machines exigent de fréquents changements de pièces, l'embarquement des caisses à eau et des câbles-chaînes entraînent le développement d'ateliers spécialisés. Cette industrialisation doit alors beaucoup aux efforts de l'ingénieur Lefébure de Cérisy. La fonction logistique de l'arsenal est décuplée par la conquête d'Alger, puis la colonisation de l'Algérie et, dans une moindre mesure, par la question marocaine (1844) et par l'affaire d'Ancône (1832-1838). L'ouverture de lignes postales régulières vers Alger (1830) et Civitavecchia (1849) fait du port varois le tout premier môle de l'action militaro-navale de la France à l'ouest de Malte. Toulon, certes, ne monopolise pas toute l'activité militaire. Le transport des montures en Algérie, au début de la conquête, se fait sur des navires affrétés depuis Marseille d'où partent également une partie des troupes. Il n'en demeure pas moins que le siège de la préfecture maritime est le centre administratif des opérations en Méditerranée centrale. Premier port de soutien pour les entreprises impériales nord-africaines, Toulon coordonne et ravitaille les armées et toutes les opérations relevant de la diplomatie navale. Après 1840, le port provençal n'a pas d'autre rival régional que la base de Malte, le maillon le plus important de la chaîne des bases de la route anglo-indienne de Suez<sup>1170</sup>. L'importance toulonnaise croît, au milieu du siècle, avec l'expédition contre la république romaine (avril-juillet 1849), l'occupation de la Ville éternelle, les luttes contre la Russie (1854-1855) puis l'Autriche (1859). Entre le 13 mars 1854 et le 1<sup>er</sup> septembre 1856, ce ne sont pas moins de 81 transports mixtes et 116 transports à voiles mobilisés ou nolisés pour les opérations de Crimée qui transitent dans le port de Toulon. C'est également du port varois qu'est montée l'expédition en Syrie de l'été 1860<sup>1171</sup>. Une partie des 6 000 hommes alors déployés

<sup>1168</sup> Michèle Battesti, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale », dans Comité pour l'histoire de l'armement, *Les bases et les arsenaux français d'Outre-Mer, du Second empire à nos jours*, Lavauzelle-DGA, 2002, p. 28-29.

<sup>1169</sup> Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français. Première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », dans ouv. coll. *Marine et Technique (...)*, *op. cit.*, p. 56.

<sup>1170</sup> NA - Kew, ADM 116-138, VA Lord Clarence Paget, « Report on Malta dock and Victualling Yard as to salaries, Wages & c. », 24 avril 1869 ; P. Louvier, *La puissance (...)*, *op. cit.*, p. 140-141, 145-146.

<sup>1171</sup> Les détails de ce déploiement se trouvent dans la sous-série G 4 « Expédition de Syrie », ainsi que dans les histoires régimentaires des unités déployées qui ont été déposées dans la sous série SHD-V-T, 4 M « Historique Ancien des Corps de Troupes ».

au Liban partent de Toulon ; une partie d'Algérie sur des transports détachés de France<sup>1172</sup>. La fonction de port de guerre est confirmée au second XIX<sup>e</sup> siècle. Sous l'Empire et la III<sup>e</sup> République, Toulon doit pouvoir, sommairement, emporter un corps d'armée et ses bagages. Les moyens engagés pendant l'expédition d'Alger servent, sans doute, de normes. Dressé en mai 1861, un rapport du CV Fabre La Maurelle, major de la flotte, analyse les conditions nécessaires pour embarquer « une armée de 40 000 hommes » avec 7 775 chevaux et mulets, 78 bouches à feu, 984 voitures et 7 776 tonnes de matériels divers<sup>1173</sup>. À la fin de l'Empire, une notice détaillée sur le port de Toulon reprend ces chiffres désormais canoniques : « Une armée de 40 000 hommes, 7 700 chevaux et mulets, 900 voitures et 78 bouches à feu y serait embarquée avec une très grande facilité<sup>1174</sup> ». Partagée avec Cherbourg, cette capacité de projection est institutionnalisée par la suite.

Toulon est également le pivot logistique régulier de la station du Levant. Cette division dispose certes de facilités logistiques régulières dans les principaux ports de relâche de la station que sont Le Pirée, Smyrne, Beyrouth, Constantinople et plus rarement, Syra et La Canée. Pour autant, leur rôle est auxiliaire, à la seule exception des vivres frais et du charbon. Stationnant à Beyrouth en décembre 1865, le commandant de l'*Impétueuse* signale avoir « été obligé de prendre à terre (...) quelques bougies, de l'huile à brûler, un peu d'étoupe, des planches, du fer, et 10 kil. de peinture noire (...) Le fer seul est en quantité plus notable, parce que j'ai perdu un jas d'ancre à la suite d'un coup de vent à Alexandrette. J'ai mis en place le jas de rechange, mais j'ai jugé utile d'en faire fabriquer un autre pour parer aux éventualité du même genre<sup>1175</sup> ». Comme le montre cette lettre embarrassée, seule l'absolue nécessité des achats locaux, une fois les réserves épuisées, permet de pas attendre d'envois toulonnais.

## 1. 2. Une base navale au service des possessions indochinoises et océaniques

Toulon est également une base navale impériale, intimement liée à l'hégémonie française en Afrique du Nord, après avoir été le principal pivot de l'expédition d'Égypte en 1798<sup>1176</sup>. Ses envois de vivres et de matériels ont permis la conquête puis facilité la colonisation de l'Algérie. Le port de guerre varois joue également un rôle décisif dans les préparatifs de l'expédition de Tunisie de 1881, après avoir soutenu durant un demi-siècle les diverses démonstrations et stations navales dans les eaux de la Régence. Avant 1880, la base varoise est également associée à l'émergence des bases navales en Afrique du Nord. Malgré le développement ultérieur du port d'Alger et de la base de Sidi-Abdallah, Toulon demeure un acteur majeur de l'action navale régionale, particulièrement en période de tensions internationales. En juin 1898, « l'État mensuel des envois à effectuer dans les

<sup>1172</sup> M. Calvé, « Toulon », dans ouv. coll., *Les ports militaires de la France. Notice historique et descriptive*, 1867, p. 14-17 et p. 77.

<sup>1173</sup> SHD-V-M, 17 GG 2, CV Fabre La Maurelle au Préfet maritime (Toulon), Mai 1861.

<sup>1174</sup> M. Calvé, « Toulon », art. cité, p. 44.

<sup>1175</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de l'*Impétueuse* au commandant en chef de la Division navale du Levant, 31 décembre 1865.

<sup>1176</sup> Gilbert Buti, « Convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 57, 1, 1998, p. 204.

autres ports de guerre et les colonies » annonce le transfert à Philippeville (Skikda) d'une chaudière, d'un canot à vapeur, de matériels de réparation divers. Mais Toulon contribue aussi à l'expansion de la France au-delà des mers européennes.

Mesurée par Yves Le Gallo, la part de Toulon dans les missions ultra-marines au premier XIX<sup>e</sup> siècle est sensiblement inférieure à celle de Brest, qui soutient 60 % des départs en 1847. Avec l'armement de dix-sept voiliers pour l'outre-mer, Toulon représente néanmoins la part cumulée de deux des trois autres ports ponantais : Lorient, Rochefort et Cherbourg<sup>1177</sup>. La place de Toulon comme base d'appui impérial dépend, à dire vrai, des théâtres coloniaux et des stations lointaines pour lesquelles les navires sont armés. Le port varois participe peu à l'entretien des divisions d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud. Outre le vin que Toulon leur envoie directement, l'arsenal répond aux demandes que les « ports du Nord » — Lorient, Brest et Cherbourg — transmettent pour le compte du commissariat de Fort-de-France<sup>1178</sup>. L'assistance logistique toulonnaise aux forces stationnant sur les côtes ouest-africaines est également restreinte<sup>1179</sup>. Toulon assume, en revanche, un rôle régulier dans les dernières entreprises d'exploration du Pacifique<sup>1180</sup>. En 1817, le port coordonne les préparatifs de l'*Uranie* du commandant Freycinet. C'est de Toulon, le 11 août 1822, que part la *Coquille* pour un tour du monde qui la mène dans le Pacifique Sud et l'Océan Indien<sup>1181</sup>. C'est de ce port, dont est originaire la famille de son épouse, que Dumont d'Urville ramène l'*Astrolabe*, le 6 novembre 1840, au terme d'un périple de trois années. C'est enfin de Provence que le commandant Laplace part pour l'Océanie dont il revient en 1840<sup>1182</sup>. La direction des subsistances signale ainsi, le 11 février 1843, l'envoi de vin, d'huile d'olive et d'eau de vie aux îles Marquises. Tout au long du second XIX<sup>e</sup> siècle, Toulon continue d'armer des frégates et des croiseurs pour les mers du Sud<sup>1183</sup>. L'ouverture de la route postale de l'isthme de Suez, dès les années 1820, puis son développement commercial, les trois décennies suivantes, étendent le rôle logistique de Toulon dans l'entreprise coloniale indochinoise<sup>1184</sup>. Durant la guerre contre la Chine (1858-1860) et dans les premiers temps de la conquête de la Cochinchine, l'arsenal assure le

<sup>1177</sup> La comparaison ne distingue pas l'envoi des navires de charge de l'armement des navires des stations *stricto sensu*. Comme tout navire ralliant l'outre-mer prend avec lui des denrées et des vivres, on peut ici prendre en compte ces données et avoir une idée générale des fonctions logistiques impériales de chaque port.

Y. Le Gallo, *Études sur la marine* (...), *op. cit.*, t. 1, p. 188.

<sup>1178</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-707, PM-Cherbourg à PM-Toulon, 26 mai 1898. Sur l'ordre d'envoi « à petite vitesse » de munitions au port de Cherbourg qui les enverra sur un navire de commerce à la Martinique.

<sup>1179</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet Maritime-Toulon au ministre de la Marine, 29 janvier 1878 (télégramme).

<sup>1180</sup> Rémi Monaque, Bernard Brisou, Gilbert Buti et Jean-Paul Meyrueis (coord.), *Les grandes expéditions autour du monde. Toulon (1817-1840)*, *op. cit.*, p. 19-25.

<sup>1181</sup> Y. Jacob, *Dumont d'Urville* (...), *op. cit.*, p. 59-60.

<sup>1182</sup> J. -P. Faivre, *L'expansion française* (...), *op. cit.*, p. 264-274 ; H. Granier, *Histoire des marins français* (...), *op. cit.*, p. 236-240 ; Bernard Cros, « Partir ... Logistique préalable aux campagnes autour du globe » dans R. Monaque, B. Brisou, G. Buti et J. -P. Meyrueis (coord.), *Les grandes expéditions autour du monde*, (...), *op. cit.*, p. 30-38.

<sup>1183</sup> C. Girard, *Relation médicale de la campagne de la frégate le D'Assas dans les mers du Sud pendant les années 1863, 1864, 65 et 66, Considérations hygiéniques*, thèse soutenue à Montpellier le 23 mars 1868, Montpellier.

<sup>1184</sup> En tenant compte des autres ports de guerre, particulièrement Rochefort : V. Mariet, « De l'Atlantique (...) », p. 144-145.

remplacement des pièces de rechange des navires engagés en Extrême-Orient et reçoit les effets des marins et des marsouins morts au combat ou de maladie<sup>1185</sup>. Ce sont également des centaines de caisses de matériels de précision, mais également des lits et des pompes à incendie, qui transitent par Alexandrie, pour rallier les eaux indochinoises et chinoises. Dans ce même port, la cinquième préfecture maritime fait débarquer du charbon, du vin et de la farine pour nourrir les personnels de la station navale d'Égypte et les personnels des navires qui assurent la noria entre la France et la mer Rouge<sup>1186</sup>. Après le percement de l'isthme de Suez (1868-1869), l'essor des intérêts français en Cochinchine, en Annam comme au Tonkin confirme les horizons asiatiques de la base varoise. Durant la guerre opposant la France à la Chine en 1885, l'arsenal provençal accueille et répare les navires destinés à l'Extrême-Orient où des navires de commerce et des transports de l'État emportent du charbon, des matériels et des vivres. Par la suite, Toulon fournit divers matériels pour remplacer au Tonkin ceux qui ont été perdus ou usés : baleinières, voiles, tubes de chaudière. Une partie des équipements et des ressources que Toulon reçoit des autres ports de guerre et des établissements de la Marine est enfin envoyée en Indochine. À la fin du siècle, il s'agit aussi bien de matériels militaires (torpilles) et maritimes (baleinières, chaudières), que de matières premières (huile, suif), de produits semi-finis, mais également de pièces de rechange telles que les voiles<sup>1187</sup>. Toulon déploie enfin outre-mer ses spécialistes, commis aux vivres, ouvriers et scaphandriers, non sans rencontrer l'opposition des personnels que l'expatriation coloniale ne fascine pas toujours<sup>1188</sup>.

### 1. 3. Les territoires et les missions de l'arsenal

Avant 1830, le territoire portuaire de Toulon demeure très largement celui que l'administration royale des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles avait organisé. Grâce à l'aménagement de nouveaux territoires, Toulon s'impose, dès la fin du Second empire, comme le premier port de soutien et d'armement de la Marine et le centre de toutes les grandes expéditions. Les critiques se font toutefois vives dans le dernier tiers du siècle. Non seulement les capacités d'entreposage semblent insuffisantes, mais bien des experts pensent, après 1875, que les moyens humains sont tout à la fois mal employés et pléthoriques, ces maux étant par ailleurs jugés communs à tous les arsenaux navals nationaux. La base est-elle enfin adaptée aux défis tactiques que posent le renforcement de Malte, le développement de La Spezia et l'émergence de l'arsenal de La Maddalena au large des eaux corses ? Dans une certaine mesure, ces critiques pèsent dans la décision de donner à Toulon une doublure nord-africaine, qui sera trouvée à Sidi-Abdallah.

<sup>1185</sup> Alexandre Sheldon-Duplaix, « L'arsenal de Saïgon avant 1914 », dans Comité pour l'histoire de l'armement, *Les bases et les arsenaux français d'Outre-Mer, du Second empire à nos jours*, Lavauzelle-DGA, 2002, p. 64.

<sup>1186</sup> On se reportera ici à la très intéressante documentation ministérielle et locale sur la station navale d'Égypte rassemblée au SHD-Vincennes en BB 4-1485. À notre connaissance, ce fonds n'a pas fait l'objet d'une étude spécifique ni d'un mémoire de master.

<sup>1187</sup> SHD-V-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Préfet maritime-Toulon au ministre de la Marine, VA Aube, 18 janvier 1887 ; *ibidem*, Le même au même, 6 mai 1887 ; *ib.*, Le même au même, 6 mai 1887.

<sup>1188</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-180, Direction des subsistances au Préfet Maritime-Toulon, 11 février 1843.



### 1. 3. 1. Quatre décennies décisives (1827-1872)

Des dernières années de la Restauration à la fin du Second empire, le développement des capacités d'accueil, de réparation et d'entretien facilite les projets navals comme les ambitions impériales françaises en Méditerranée. Sans entrer dans le détail et la chronologie fine de cette entreprise, par ailleurs très bien connue, on dégagera ici les principales pulsations et les grands traits du développement de la base de Toulon et de son insertion dans un tissu de villes manufacturières proches<sup>1189</sup>.

#### a. Quatre pôles majeurs : Vauban, Mourillon, Castigneau et Missiessy

Après un très lent relèvement (1815-1830 env.), la base de Toulon connaît son principal essor entre 1840 et la fin du Second empire. Entre 1852 et 1870, pas moins de 48 millions de francs, soit 18 % des crédits alloués aux travaux hydrauliques et aux bâtiments portuaires, sont affectés à la base. À la première forme de radoub maçonnée, le bassin Groignard, mise en service en 1778, le gouvernement de Louis-Philippe adjoint une seconde, le bassin Vauban n° 2, qui est achevée en 1839<sup>1190</sup>. Creusée en 1839, une troisième forme, le bassin n° 3, est mise en service huit années plus tard<sup>1191</sup>. Construites par l'arsenal, des pompes efficaces équipent les bassins à la fin de la Deuxième République. Héritant de ces structures, le Second empire amplifie leur emploi par des travaux d'approfondissement et de curage de la Petite Rade pour accueillir les unités dont le tirant d'eau dépasse neuf mètres. Les besoins grandissants des forces navales amènent enfin le doublement puis le triplement des établissements militaires<sup>1192</sup>.

Aménagé en 1836, sur un ancien parc à bois, l'arsenal du Mourillon est doté de cinq cales maçonnées et couvertes de 80 mètres de long<sup>1193</sup>. Dix-sept grands hangars et des fosses d'eau saumâtre pour accueillir les bois de construction, une scierie à vapeur de grande dimension, la première de la Marine, associée à un atelier de construction métallique, complètent la dotation de

---

<sup>1189</sup> L'évolution de l'arsenal de Toulon a fait l'objet d'une recherche de grande ampleur et de haute tenue, l'histoire opérationnelle de la base étant également bien connue et documentée, les travaux étant toutefois moins nombreux pour les années 1880-1914. Tout ce que nous avons écrit sur les territoires de l'arsenal, leurs missions et les liens entretenus entre Toulon et son environnement industriel proche (La Ciotat, La Seyne, Marseille) repose sur ce socle bibliographique.

J. M. Cadis, *Histoire de l'Arsenal maritime de Toulon de l'origine à la révolution française*, Paris, 1952 ; Jean Bernardini, *Le port de Toulon et sa Marine pendant la Restauration*, Toulon, 1970 ; J. -P. Dubreuil, *Les transformations de la Marine (...), op. cit.* ; Maurice Agulhon, (sous la dir. de), *Histoire de Toulon*, 1980, p. 212-254 ; Michèle Battesti, « L'arsenal de Toulon sous le Second empire », dans Association Vauban (dir.), *Vauban et ses successeurs dans les ports du Ponant et du Levant : Brest et Toulon*, Paris, 2000, p. 173-186 ; Bernard Cros et Patrice Decencièrre, « La rade de Toulon sous le Second empire : le panorama dessiné par le contre-amiral Pâris », *Neptunia*, 274, Juin 2014, p. 19-29.

<sup>1190</sup> M. J. Cadis, *Histoire de l'arsenal maritime (...), op. cit.*, p. 292.

<sup>1191</sup> M. Calvé, *op. cit.*, p. 31-32 ; M. Acerra, « Les arsenaux de marine français ... », art. cité, p. 58.

<sup>1192</sup> BRISOU, I, p. 219.

<sup>1193</sup> J. -P. Dubreuil, *op. cit.*, p. 438 ; M. Acerra, « Les arsenaux de marine français ... », art. cité, p. 57.

l'arsenal du Mourillon<sup>1194</sup>. À la fin des années 1850, l'installation « des machines à percer et à mortaiser les plaques en fer des frégates cuirassées<sup>1195</sup> » confirme la spécialisation du site dans la construction navale. Lancé à l'autre extrémité du port en 1852, l'arsenal de Castigneanu (17 ha) est définitivement mis en service en 1867<sup>1196</sup>. Alignant trois grands bassins de radoub, dont le plus grand pouvait accueillir un vaisseau de premier rang et un vaisseau de second rang, Castigneanu dispose des ateliers nécessaires à la fonte, au façonnage comme à l'ajustage des pièces. En avant des ateliers, des magasins aux vivres, terminés en 1857, « offrent un hectare de surfaces couvertes<sup>1197</sup> ». Au début des années 1860, quand l'amiral Pâris réalise une vue panoramique de la base, cet arsenal est, par excellence, le territoire toulonnais de la modernité industrielle avec sa haute cheminée de 72 mètres, ses ateliers mécaniques, le grand parc de charbon de 20 000 tonnes disposant d'un embranchement ferroviaire à la ligne PLM<sup>1198</sup>. Des appontements avec leurs grues, des magasins, des moulins et un abattoir complètent l'ensemble et font de Castigneanu une entité spécialisée dans la préparation des expéditions, tandis que le Mourillon est voué aux constructions neuves. En dépit de cet effort, les capacités d'entreposage s'avèrent insuffisantes dès 1857. En 1862, la construction d'un troisième espace portuaire est engagée à l'est de Castigneanu sur la plaine marécageuse de Missiessy, qui donnera son nom à la darse creusée sur ce site<sup>1199</sup>. Doté de trois formes de radoub, ultérieurement prolongées, ce troisième pôle toulonnais, associé à Castigneanu et relié par le canal Suffren à la darse Vauban, doit permettre l'embarquement d'une armée de 40 000 hommes et la réunion de fortes escadres. La longueur, la largeur et la profondeur des nouvelles formes de radoub tiennent compte de l'allongement des navires et de l'accroissement du tirant d'eau des cuirassés. Les travaux de curage, d'agrandissement et de liaison financière sont menés tout au long des années 1860 pour accomplir cette spécialisation.

Dans une large mesure, les quatre grands établissements militaires de la base sont complémentaires : la darse Vauban, le noyau initial, est affectée aux réparations ; Mourillon sert aux constructions neuves ; l'armement des navires, ainsi que les réparations rapides se font à Castigneanu, tandis que la darse Missiessy sert aux armements<sup>1200</sup>. Si le résultat final est en-deçà des priorités et des ambitions initiales, les noyaux portuaires, nettement spécialisés, sont assez bien reliés entre eux<sup>1201</sup>. La vocation de port d'armement et d'embarquement de l'arsenal n'exclut pas enfin des travaux navals d'une certaine importance avant 1880, lui permettant de seconder Brest et

<sup>1194</sup> BRISOU, I, p. 164-165 ; 177 et 217 ; M. Battesti, « L'arsenal de Toulon (...) » art. cité, p. 180.

<sup>1195</sup> BRISOU, I, p. 217.

<sup>1196</sup> J. -P. Dubreuil, *Les transformations (...), op. cit.*, p. 439 ; M. Battesti, « L'arsenal de Toulon (...) », art. cité, p. 182 ; BRISOU, I, p. 213-221 ; B. Cros, « Les Travaux maritimes et les ports de guerre (...) », art. cité, p. 39-40.

<sup>1197</sup> M. Calvé, *op. cit.*, p. 39-43.

<sup>1198</sup> B. Cros et P. Decencièrre, « La rade de Toulon... », art. cité, p. 24-25.

<sup>1199</sup> J. -P. Dubreuil, *Les transformations (...), op. cit.*, p. 438.

<sup>1200</sup> M. Battesti, « L'arsenal de Toulon (...) », art. cité, p. 179.

<sup>1201</sup> BATTISTI, I, p. 552-553 ; B. Cros et P. Decencièrre, « La rade de Toulon... », art. cité, p. 24.

Lorient dans les programmes de conversion et de constructions neuves. Au milieu du siècle : dix vaisseaux et frégates y sont convertis, et plus du tiers des frégates et corvettes cuirassées sont lancées et armées à Toulon.

### **b. Toulon et le littoral provençal à l'âge de la vapeur et du fer : une coopération nécessaire et fructueuse**

L'essor rapide de la base de Toulon eût été impossible sans son industrialisation. Le creusement des darses, l'épuisement des bassins, l'extension des ateliers, s'appuient autant sur le travail des hommes, dont plusieurs centaines de bagnards, avant la fermeture des bagnes métropolitains, que sur l'emploi de machines à vapeur. Ce sont ces équipements qui animent les pompes aspirantes, les grues, les dragues, mais également les scies et les pétrins. Lancée dans l'arsenal en 1829, la filière vapeur repose initialement sur des matériels parisiens et britanniques, suivant en cela les initiatives des autres arsenaux de la Marine et des ports marchands nationaux. Assez rapidement, la branche vapeur de l'arsenal s'appuie également sur l'industrialisation contemporaine du littoral provençal<sup>1202</sup>.

La sélection d'ouvriers mécaniciens, armuriers et serruriers compétents, les savoirs communiqués par des ingénieurs et chefs d'atelier britanniques expatriés ou de passage facilitent le développement de l'atelier des machines à vapeur, qui dispose, en 1838, de nouveaux locaux. L'acquisition des premières machines, initialement exigée pour le curage du port, sert ultérieurement à étoffer les moyens de l'atelier des mécaniciens et ceux du chantier des cales de radoub, lancé en 1827. Parallèlement, l'emploi de la vapeur est introduit dans les ateliers de la biscuiterie (1835) et de la scierie du Mourillon (1835-1838). Outre la cession de la fonderie de l'Artillerie en 1832, l'embauche de maîtres et d'ouvriers venus de l'industrie privée donne progressivement à la base varoise des capacités nouvelles. Après le déploiement du premier navire de ce type en 1827, l'entretien des bâtiments à vapeur devient rapidement une filière distincte, dont les effectifs s'étoffent : la proportion des travailleurs des métiers du fer passe ainsi de 7 à 37 % entre 1830 et 1850<sup>1203</sup>. Outre les moteurs et l'outillage qu'ils façonnent pour leurs besoins propres, les ouvriers et les maîtres de l'atelier des machines livrent des chaudières pour les bassins. Formé à Lorient par l'ingénieur Reech, un des théoriciens de la machine à vapeur, le sous-ingénieur Dupuy de Lôme apporte à Toulon une connaissance très étendue des savoirs métallurgiques et mécaniques acquis au Royaume-Uni entre 1842 et 1843. Directeur du service des réparations des vapeurs de l'État, l'ingénieur Dupuy de Lôme fait de la base navale un lieu d'expérimentations et

---

<sup>1202</sup> Olivier Raveux, « Les ingénieurs anglais de la Provence maritime sous la monarchie de Juillet », *Provence Historique*, 177, 1994, p. 301-320 ; *Idem*, « Un technicien britannique en Europe méridionale : Philip Taylor (1786-1870) », *Histoire, économie et société*, 2000, n° 2, p. 257-262 ; *idem*, « La construction navale et la mécanique marine en France au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle : l'exemple de la Société Taylor & Fils », dans Christiane Villain-Gandossi (sous la dir. de), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII<sup>e</sup>-milieu XIX<sup>e</sup> siècle)*, Paris, éditions du CTHS, 2002, p. 213-223 ; BRISOU, I, p. 159-160, 207-210, 365-367 ; Xavier Daumalin, Nicole Girard, Olivier Raveux, *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Marseille, édition Jeanne Laffitte, 2003, p. 126.

<sup>1203</sup> Martine Acerra, « Les arsenaux de marine français ... », art. cité, p.62 ; BRISOU, I, p. 159-166.

d'innovations<sup>1204</sup>. Tout au long de l'Empire, l'arsenal construit des pompes aspirantes et des machines haute pression. Parallèlement, Toulon tient une place de premier plan dans la conversion des flottes de guerre au cuirassement. Entre 1858 et 1873, pas moins du tiers des 23 frégates et vaisseaux cuirassés et le quart des corvettes blindées lancés en France sont construits et armés à Toulon<sup>1205</sup>. Rien ici ne différencie donc Toulon des autres grands ports de construction, Brest et Lorient, dont les personnels spécialisés dans les travaux des métaux et des machines s'étoffent grâce à trois filières convergentes : l'embauche de spécialistes, la formation des apprentis, enfin la reconversion au métal des artisans charpentiers et menuisiers<sup>1206</sup>. Pour important qu'il soit dans l'introduction et le développement des filières de la première industrialisation, Toulon est un élément d'un système manufacturier, national et local et travaille en coordination étroite avec les établissements publics, tel Indret, qui réalise la machine du *Napoléon*, et l'industrie privée, nationale et locale<sup>1207</sup>.

L'industrialisation de la base bénéficie surtout d'un tissu manufacturier régional qui, longtemps dépendant de l'activité saponnière, se diversifie audacieusement dès la Restauration<sup>1208</sup>. Portée par quelques armateurs, ingénieurs et industriels provençaux — Jean-Baptiste Falguière, Louis Benet —, et anglo-saxons — Philip Taylor, John Barnes, Edward Church —, soutenue par les grands capitalistes nationaux, l'industrialisation de la Provence maritime s'accélère après 1835. En une décennie, les grandes entreprises avec lesquelles la Marine travaillera au milieu du siècle, — Louis Benet & Cie à La Ciotat, les chantiers Taylor, l'atelier Benet et Peyruc —, se convertissent à la vapeur puis au fer et s'avèrent capables d'équiper des navires à roues et de les réparer. Très conscients du défi que pose le passage au métal, ces chefs d'entreprise n'ont pas moins à l'esprit l'opportunité que représentent « le développement que vont recevoir nos possessions sur la côte d'Afrique » comme « les demandes du commerce, de l'administration des postes et surtout de la Marine royale<sup>1209</sup> ». Sans être inédite ni propre au XIX<sup>e</sup> siècle, l'association entre l'industrie de pointe et la Marine nationale s'avère fructueuse. Lancée en 1836 par la commande du *Phocéen*, l'insertion de la filière vapeur dans la construction navale ciotadine se poursuit les années suivantes. Dix années après le lancement du *Phocéen*, le chantier naval de Louis Benet & C<sup>ie</sup> de La Ciotat dispose non seulement d'une autonomie technologique, mais est devenu un foyer d'innovations,

---

<sup>1204</sup> Paul Talboutier, « L'avènement de la navigation à vapeur dans la Marine de guerre française », dans ouv. collectif, *Les débuts de la Navigation ... (...)*, op. cit., p. 4-11.

<sup>1205</sup> BRISOU, II, p. 720-722.

<sup>1206</sup> M. Acerra, « Les arsenaux de marine français ... », art. cité, p. 57-58.

<sup>1207</sup> R. Estienne, « Dupuy de Lôme (...), art. cité, p. 216 ; Gérard Le Bouëdec, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon <sup>(1/2)</sup> », *Défense Nationale*, 806, Janvier 2018, p. 37-45 ; *idem*, « Dupuy de Lôme entre Lorient et Toulon <sup>(2/2)</sup> », *ibidem*, 807, Février 2018, p. 63-72.

<sup>1208</sup> Xavier Daumalin, « La mise en réseau industriel du littoral provençal dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », dans Paul Aubert, Gérard Chastagnaret, Olivier Raveux (sous la dir. de), *Construire des mondes. Élités et espaces en Méditerranée, XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle* ; O. Raveux, « Les ingénieurs anglais... », art. cité, p. 307-308.

<sup>1209</sup> SHD-T-M, 14 P 122, Lettre de Louis Benet à l'administration de l'Inscription maritime de Toulon, Mémoire statistique du port de La Ciotat, 1837, cité par K. Vasilaki, « La construction navale à La Ciotat : un secteur en mutation (1831-1851), *Drassana*, 27, 2019, p. 107 et n. 7 p. 117.

entretenu par ses liens avec le réseau des Grand' Combien<sup>1210</sup>. Soit pour le compte de l'État, soit pour celui de la marine de guerre napolitaine et des compagnies maritimes, la firme Benet a lancé en 1846 une dizaine de navires à roues. Ultérieurement, la compagnie se lance, avec succès, dans la construction de navires à hélice. Le développement de la filière métal — fonte et fer — s'avère plus difficile, mais les procédés d'affinage sont assez maîtrisés aux Forges de la Capelette (Marseille) pour leur permettre de fournir de grosses pièces de fer forgé et des tubes de fer pour chaudières<sup>1211</sup>. Au milieu du siècle, ce tissu d'expériences, de savoirs et d'entreprises ciotadines, seynoises et marseillaises est conservé par deux entreprises qui rachètent les sites et les recapitalisent : Les Messageries nationales (La Ciotat) et les Forges et Chantiers de la Méditerranée (La Seyne)<sup>1212</sup>. L'industrialisation de la Provence maritime donne aux autorités navales toulonnaises une trame proche, voire locale, de fournisseurs variés aussi bien dans les secteurs mécaniques et proprement navals que dans les secteurs métallurgiques, chimiques et agro-alimentaires<sup>1213</sup>. L'appel aux entreprises provençales, qui ne cesse plus dès lors après la crise de Syrie de 1840, ne vise pas à s'affranchir de la filière britannique, ce qui n'est alors ni souhaitable ni possible, mais ce réseau régional d'entreprises permet de disposer d'une trame d'usines et de chantiers bien outillés, qui proches de la base, sont capables d'épauler l'arsenal<sup>1214</sup>.

Le premier service rendu par l'industrie privée à la Royale est de contribuer aux travaux portuaires. Le 28 avril 1842, un industriel toulonnais, Pons Peyruc, reçoit commande d'une machine à vapeur à haute pression de 10 chevaux pour mettre en œuvre une nouvelle drague nécessaire à l'indispensable curage du port<sup>1215</sup>. Deux années plus tard, l'épuisement de la troisième forme Vauban, creusée en 1839, nécessite l'acquisition de deux pompes à haute pression, commandées de nouveau à Peyruc<sup>1216</sup>. En 1848, l'industriel britannique Philip Taylor, établi à la Seyne-sur-Mer en 1845, fournit à la Marine une machine semblable et participe à l'approfondissement du port en livrant des matériels de dragage et de remorquages à la société Auban & Bazin, chargée du curage du port<sup>1217</sup>. La crise économique et politique des années 1847-1848 ne défait pas cette trame de chantiers et d'usines qui bénéficient du dynamisme des compagnies maritimes et de l'acclimatation

<sup>1210</sup> X. Daumalin et M. Courdurié, *Histoire du commerce et de l'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, t. XII, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Chambre de commerce et d'industrie, Marseille-Provence, 1997, p. 148-151 ; K. Vasilaki, « La construction navale (...), art. cité, p. 106-119.

<sup>1211</sup> O. Raveux, « Les ingénieurs... » art. cité, p. 316.

<sup>1212</sup> BRISOU, II, p. 701.

<sup>1213</sup> M. Acerra, « Les arsenaux de marine français ... », art. cité, p. 62 ; Jean-Pierre Guiol, « La construction navale à La Seyne au XIX<sup>e</sup> siècle », dans ouv. coll., *Histoires d'épaves (...), op. cit.*, 2010, p. 105-110 ; Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « Aux origines de l'industrie moderne marseillaise : l'oeuvre de Louis Benet et de Philippe Taylor (années 1830-1850) », *Rives méditerranéennes*, 45, « L'Histoire économique entre France et Espagne XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle », 2013, p. 19-35.

<sup>1214</sup> Nous remercions notre collègue Olivier Raveux, historien de la Provence industrielle, pour nous avoir rappelé cette association vertueuse.

<sup>1215</sup> O. Raveux, « Les ingénieurs anglais... », art. cité, p. 312.

<sup>1216</sup> BRISOU, I, p. 177-178.

<sup>1217</sup> O. Raveux, « La construction navale (...), art. cité, p. 217 ; X. Daumalin et M. Courdurié, *Histoire du commerce et de l'Industrie de Marseille, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, t. XII, *Vapeur et industrialisation (...), op. cit.*, p. 160.

rapide des techniques récentes, au premier chef la machine marine à pilon<sup>1218</sup>. Le développement du chantier naval seynois, sous la direction de Taylor, fondateur en 1853 de la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM), accompagne l'essor de la base de Toulon<sup>1219</sup>. En 1856, le rachat de la firme par les Messageries Maritimes (puis impériales) préserve le capital matériel et humain d'une entreprise de 300 hommes mais dont les effectifs triplent en une décennie. En 1868, la compagnie reçoit la commande d'un ponton-mâturation disposant — classiquement — d'une chaudière Belleville et d'une puissance de 25 tonnes<sup>1220</sup>. La coopération entre la direction de Travaux maritimes et l'industrie seynoise se poursuit tout au long du siècle et bien au-delà. Ce sont ainsi des caisses de charpente métallique que La Seyne réalise en 1911 pour doter les grands bassins Vauban, au sud-ouest de Toulon.

À cette assistance directe s'ajoute le bénéfice d'échanges réguliers entre les ingénieurs de la Marine et les constructeurs provençaux, le Génie maritime trustant les postes de décision sous le Second empire et la III<sup>e</sup> République<sup>1221</sup>. Dans les débats entourant en 1845-1847 l'achat de machines à haute pression, dont l'emploi même à terre ne fait pas l'unanimité, l'exemple des manufactures comme des chantiers navals de La Ciotat, de Marseille et de Toulon, est invoqué par Dupuy de Lôme afin d'obtenir ces machines qu'il juge idéales pour des tâches d'épuisement. En 1861, l'installation d'une machine de 15 c.v. dans la menuiserie de l'arsenal est précédée d'une étude locale menée dans les chantiers voisins de La Seyne et de La Ciotat où est détaché l'ingénieur Lagane. En 1865, un projet de grue flottante à vapeur, ordonné par le même Dupuy de Lôme, mais dessiné par un autre ingénieur, s'inspire d'une grue employée à La Seyne par les FCM. La provenance comme la qualité des charbons employés dans les ateliers, font également l'objet d'échanges informels entre les usines provençales et les experts de la Marine. À la fin de l'Empire, en 1869, l'entrée au conseil d'administration des FCM de l'Ingénieur de la Marine Dupuy de Lôme confirme hautement ce commerce avoué et régulier de services et de talents entre la base et les chantiers navals provençaux. L'équipement du port, auquel contribuent les firmes régionales, ne représente qu'une part des services rendus par l'industrie privée dans l'industrialisation des forces navales.

Centre logistique des lignes militaires et postales vers l'Afrique du Nord et de la ligne postale du Levant, Toulon reçoit des industriels parisiens et britanniques comme des arsenaux nationaux une partie des machines, voire des bâtiments qui sont affectés à ces lignes<sup>1222</sup>. L'appui industriel régional demeure épisodique avant 1840. Les chantiers de construction navale de la Ciotat et de La Seyne, qui se spécialisent alors dans la propulsion à vapeur, travaillent tout d'abord pour

<sup>1218</sup> O. Raveux, « La construction navale (...) », art. cité, p. 220.

<sup>1219</sup> Lucas Martinez, *Aspects des relations entre la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée et l'arsenal de Toulon (1856-1900) : exemple de relations entre une entreprise de constructions navales et la Marine française*, Mémoire d'Histoire, sous la dir. d'Alain Ruggiero, Nice, 2013 : <https://19m.nakalona.fr/items/show/25305> (non consulté) ; O. Raveux, « Un technicien britannique en Europe méridionale (...) », art.cité, p. 264-266.

<sup>1220</sup> BRISOU, I, p. 21 et 218.

<sup>1221</sup> *Ibidem*, II, p. 701.

<sup>1222</sup> *Ibidem*, p.444-445

les compagnies fluviales rhodaniennes, les armateurs provençaux et les États étrangers, tel le royaume de Naples. Après la crise de 1840, les chantiers provençaux participent enfin à la conquête d'une autonomie manufacturière nationale, tant publique que privée. À Louis Benet (La Ciotat), l'État commande un peu plus du tiers des vingt-et-un vapeurs qui sortent de son chantier entre 1842 et 1848 : deux unités, en 1842, pour le service du Levant, trois en 1843, une en 1844, deux en 1847. Enfin, Benet reçoit en 1848 commande pour un navire<sup>1223</sup>. À la fin de la monarchie de Juillet, l'usine de Menpenti de Taylor fournit à la Marine deux unités à coque en fer et à roues<sup>1224</sup>. Parallèlement, la base de Toulon reçoit plusieurs machines tant de la firme Louis Benet que de ses concurrentes. La spécialisation précoce des chantiers provençaux dans les bâtiments en fer, fluviaux puis maritimes, incite parallèlement la Marine à passer commande de quelques unités de ce type, avant qu'Indret et l'arsenal de Toulon ne soient en mesure de lancer des navires en fer. En 1844, Louis Benet & Peyruc de La Ciotat livre un aviso colonial, le *Narval*, avec sa machine<sup>1225</sup>. Deux années plus tard, Taylor reçoit la commande d'un autre croiseur colonial. Pour des raisons de sécurité et de proximité, les machines que livrent les chantiers provençaux sont prioritairement destinées à Toulon, alors que Mazeline (Le Havre) et Indret travaillent pour les ports de guerre du Ponant. Au milieu du siècle, les ateliers seynois et leurs dépendances locales fournissent à l'État des chaudières et des moteurs, tels ceux qui équipent les vaisseaux *Souverain*, *Friedland* et *Ville-de-Paris*, puis les frégates cuirassées *Gloire* et *Marengo*<sup>1226</sup>. Entre 1855 et 1870, ce ne sont pas moins de 47 appareils que livrent les FCM pour les unités de premier rang et les bâtiments auxiliaires. Pour une partie, le programme de motorisation des premiers cuirassés repose sur la firme qui dote sept unités de machines outre les appareils destinés aux batteries flottantes. La complémentarité dépasse le seul cadre de l'armement d'un navire. Suivant une procédure commune outre-Manche, la spécialisation des tâches entre les arsenaux et les chantiers privés laisse aux FCM le soin de livrer à la Marine de petites unités, telles les canonnières qui sont montées sur le lac de Garde en 1859. Sous l'Empire, qui n'abolit pas le monopole productif des arsenaux, la plupart des navires de guerre construits par les FCM sont réservés aux nations étrangères, les établissements de la Marine conservant le monopole de la construction de ses unités<sup>1227</sup>.

### 1. 3. 2. Toulon sous la Troisième République : un port d'armement épaulé par les chantiers seynois des FCM

Véritable âge d'or de l'arsenal, le Second empire laisse à la République le soin d'achever un certain nombre de programmes, tel le creusement de la darse Missiessy qui s'étale jusqu'en 1872. « À ce terme, l'arsenal est doté d'un plan d'eau supplémentaire de 19 hectares, profond de

<sup>1223</sup> X. Daumalain et M. Courdure, *Vapeur et industrialisation (...)*, *op. cit.*, p. 155.

<sup>1224</sup> O. Raveux, « La construction navale (...) », Tableau II, *Liste des navires fabriqués à la Seyne-sur-Mer entre 1846 et 1853*, p. 223.

<sup>1225</sup> D. Brisou, « La transition (...) », art. cité, p. 143.

<sup>1226</sup> Brochure anonyme, *Société anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée (1856-1906)*, s. l., s. d., p. 9-10.

<sup>1227</sup> *Ibidem*, p. 9-10 ; 23-24.

10 mètres. La nouvelle passe de Missiessy est dotée d'un pont tournant, sur lequel chemine la voie ferrée reliant l'arsenal au réseau P. L.M. depuis la gare de La Seyne. Entre 1876 et 1899, trois nouvelles formes sont construites au fond de la darse<sup>1228</sup> ». Il est alors possible d'y loger une escadre d'une dizaine de grands cuirassés. Le dernier tiers du siècle est également marqué par des modifications mineures. Construit sous Louis XIV, mais réaménagé à l'écart de la ville, le dépôt pyrotechnique de Lagoubran, qui prend place entre l'école centrale de pyrotechnie et la zone de Milhaud, abrite les munitions et les explosifs de la flotte. Si la construction d'un atelier d'usinage des canons d'acier fondus dans les établissements de la Marine n'aboutit pas, Toulon récupère, en 1888, la fabrication et le montage des torpilles automobiles, deux activités un temps transférées à Indret. À la fin du siècle, les archives préfectorales enregistrent un travail régulier de soutien au profit des bases coloniales ultra-marines au premier rang desquelles le port de Saigon vers lequel sont acheminés des baleinières, des tubes de laiton, des torpilles enfin<sup>1229</sup>.

### a. Le déclin des constructions navales

Alors que la vocation de base de soutien et d'armement de Toulon se confirme tout au long des décennies 1880-1900, ses fonctions manufacturières s'effacent, à l'exception des unités moyennes de surface et des sous-marins<sup>1230</sup>. Ce sont alors les autres arsenaux métropolitains, essentiellement Lorient et Brest, et les entreprises privées nationales — Auguste Normand, les Forges et Chantiers de la Méditerranée, Schneider— qui construisent, arment et lancent les grandes unités de l'escadre et les flottilles côtières. Ni la reprise des constructions interrompues en 1870 ni le lancement de nouveaux programmes ne laissent guère de place à Toulon. Entre 1875 et 1895, n'y sont construits que les cuirassés *Magenta*, *Caïman* et *Carnot*<sup>1231</sup>. La durée parfois exceptionnellement longue des travaux — pas moins de dix ans pour le *Magenta* — ne plaide pas en faveur de l'arsenal. Ses livraisons souffrent, en outre, de critiques acerbes. La stabilité comme la manoeuvrabilité du *Magenta*, que reçoit la Marine en 1894, font l'objet de telles attaques publiques qu'une commission extra-parlementaire revient longuement sur les modifications apportées durant son homérique construction<sup>1232</sup>.

Les causes de ce déclin manufacturier ont été analysées par les contemporains, qui n'ont pas toutefois réussi à les hiérarchiser. Disposant de 4 000 ouvriers sous le Second empire, mais dispersés entre les principaux services (constructions, réparations, confections), l'arsenal de Toulon

<sup>1228</sup> Bernard Cros, « Le patrimoine militaire de la rade de Toulon : histoire, territorialité et gestion patrimoniale », *In Situ* [En ligne], 16 | 2011, mis en ligne le 27 juin 2011, consulté le 23 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/275> ; DOI : 10.4000/insitu.275.

<sup>1229</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Préfet Maritime-Toulon au ministre de la Marine, 6 mai 1887 ; *ibidem*, Le même au même, 21 juin 1887 ; SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-570, Marine-Toulon à Marine-Paris, Télégramme, 27 avril 1902, 4 h 25.

<sup>1230</sup> Marc Sabeine, « Le service des Constructions navales de l'arsenal de Toulon dans la guerre de 1914-1918 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 79, Novembre 2015, p. 91.

<sup>1231</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p.211-214.

<sup>1232</sup> SHD-V-M, BB 8-987, « Commission extra-parlementaire de la Marine, Dépôtions, séance du 9 février 1894, Dépôtion de M. Clemenceau », p. 3.



manque de bras, avance, en 1879, le directeur de la comptabilité générale<sup>1233</sup>. Les moyens humains — 1 220 ouvriers au 1<sup>er</sup> juillet 1914, soit la moitié des effectifs du service des réparations—sont sans aucun doute inférieurs aux besoins d'un grand chantier naval<sup>1234</sup>. Les faibles effectifs à la disposition du major général sont également avancés par l'amiral Krantz pour expliquer les retards. Ce sont enfin des spécialistes, tôliers et chaudronniers, qui font défaut. En 1886, le retard pris dans l'achèvement de l'armement de plusieurs vaisseaux amène plusieurs « personnes compétentes » à dénoncer le déclin de l'autorité des contre-mâtres craignant de voir les meneurs ouvriers les contrer ouvertement par des « délations plus ou moins calomnieuses<sup>1235</sup> ». Missionné par le ministre pour enquêter sur l'état des forces du 5<sup>e</sup> arrondissement maritime, le CV de Maigret tient ce malaise pour l'une des grandes difficultés de l'arsenal. Les pages suivantes de son rapport permettent toutefois de replacer à sa juste place la contestation ouvrière. Non seulement le soutien des opérations navales en Extrême-Orient, dont Toulon est le principal soutien logistique, a ralenti les travaux de construction, mais les priorités ont été mal définies. Plus grave, les fournisseurs habituels ont pris l'habitude de demander des délais, souvent non justifiés, leur permettant de conduire des commandes privées, avant de répondre aux demandes de la Marine<sup>1236</sup>. Enfin le relèvement de la Marine, dans les huit années qui précèdent la Grande Guerre, bénéficie aux services des réparations dont les moyens sont renforcés par la construction des appontements Milhaud, au sud du site de Missiessy, et par le creusement des grands bassins entre les darses Vauban et vieille. Ces moyens sont toutefois inachevés au début de la Guerre, tandis que la situation des constructions neuves, alors littéralement sacrifiées à l'effort de guerre terrestre, demeure insatisfaisante<sup>1237</sup>.

## **b. Les FCM prennent le relais**

Ne jouant plus de rôle direct majeur dans les programmes de construction, la base toulonnaise dispose néanmoins, à proximité immédiate, du soutien des ateliers et des formes des Forges et Chantiers de la Méditerranée dont les sites marseillais — La Capelette en 1864 ; Arenc en 1871 ; Merpentin en 1894 — ferment, au profit des établissements de La Seyne et des nouvelles usines normandes des FCM.

Définie sous le Second empire, la coopération manufacturière entre Toulon et les FCM est constante tout au long des quatre décennies suivantes<sup>1238</sup>. Conseillée par d'anciens ingénieurs de la Marine tels Lecointre, installé en 1860, et Dupuy de Lôme, vice-président de la société (1869-1885), mais également par des diplomates, des artilleurs, des commissaires généraux et

<sup>1233</sup> SHD-V-M, BB 8-1796, Commission Mixte de la Marine, « Résumé des rapports transmis à la commission, Ports militaires », 1879, p. 5 ; BRISOU, I, p. 218.

<sup>1234</sup> M. Sabeine, « Le service (...) », art. cité, p. 87-111.

<sup>1235</sup> SHD-V-M, BB 4-1452, Mission du sous-chef d'Etat-major général [CV de Maigret] sur les côtes de Provence, Février 1886.

<sup>1236</sup> *Ibidem*.

<sup>1237</sup> M. Sabeine, « Le service (...) », art. cité, p. 88-89 et 93.

<sup>1238</sup> BRISOU, II, p. 747-748.

d'illustres officiers, tel l'amiral Jauréguiberry, la société conserve des liens privilégiés avec la Marine. Ces relations sont encouragées par la situation internationale et par l'émergence de la branche artillerie, née en 1870-1871<sup>1239</sup>. Initialement, cette coopération repose sur la complémentarité des tâches manufacturières. Aux FCM, le soin de livrer les machines, à l'arsenal revient celui de fournir les coques. Après 1880, les FCM qui ont développé leurs ventes de navires de guerre à l'étranger, prennent la maîtrise complète des projets.

Lancé le 11 septembre 1879, l'*Amiral-Duperré* est la première grosse unité confiée aux FCM. Les décennies suivantes confirment cette orientation militaire. Travaillant toujours activement pour le marché international, les FCM développent leurs capacités manufacturières et demeurent un foyer d'innovations<sup>1240</sup>. Outre les pièces d'artillerie, que la firme cesse de produire après 1897, les chantiers de construction seynois, parfois associés aux autres sites des FCM, livrent à la Marine des croiseurs — *Tourville*; *Cécille*, *D'Entrecasteaux*, *Linois*, *Châteaurenault* et *Montcalm* —, mais également des unités de ligne et des cuirassés garde-côtes<sup>1241</sup>. Les chantiers de La Seyne construisent ainsi le *Marceau* (1882-1891), du même type que le *Magenta* ; ils mettent à l'eau, en octobre 1893, l'*Amiral-Jauréguiberry*, qui est achevé trois années plus tard<sup>1242</sup>. Livré par les FCM en 1894, le garde-côtes *Bouvines* (1890-1894) rejoint, à la fin du siècle, l'escadre de réserve de Toulon. Les FCM livrent également à la Marine deux de ses ultimes pré-*dreadnought* : le *Liberté* (1902-1907) et le *Voltaire* (1906-1911). Avec la commande du *Paris* (1911-1914), La Seyne est, enfin, l'un des quatre sites choisis pour la construction des premiers *dreadnoughts* du type *Jean-Bart*. Sans avoir, dans cette branche, l'excellente réputation de la firme Augustin Normand, les FCM participent aussi à la politique de défense mobile du pays en livrant 120 torpilleurs et contre-torpilleurs. Enfin, comme par le passé, des appareils moteurs sont livrés par la firme aux arsenaux de Toulon (ainsi pour le *Caïman*), Brest et Lorient.

#### 1. 4. Des moyens administratifs (par trop ?) considérables

Concentrant la quasi-totalité des moyens techniques et bureaucratiques du 5<sup>e</sup> arrondissement maritime dont elle est le centre, la base toulonnaise dispose d'une administration étoffée, sans doute à la mesure de ses tâches locales et impériales, mais dont la complexité et l'ampleur des effectifs suscite de vives critiques après 1870.

Une fois les préfectures maritimes reconstituées à la fin de la Restauration, la direction supérieure des services et des établissements navals du 5<sup>e</sup> arrondissement est confiée à un seul homme, le préfet maritime, que la rue Royale nomme à Toulon. Choisis initialement soit parmi les officiers généraux de la Marine soit parmi les officiers d'administration, les préfets maritimes

<sup>1239</sup> Anonyme, *Société anonyme (...)*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>1240</sup> P. 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, Armes et relations internationales (XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles)*, Octobre 2018, p. 108 et 118.

<sup>1241</sup> SHD-V-M, BB 8-1796, Dupuy de Lôme, « Note pour l'amiral Pothuau ministre de la Marine », 1879 ; Anonyme, *Société anonyme (...)*, *op. cit.*, p. 6, 32-33.

<sup>1242</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, *op. cit.*, p. 213.

viennent, après 1834, exclusivement du sein du cadre supérieur des officiers de vaisseau et jouissent des honneurs rendus à un vice-amiral<sup>1243</sup>. Bien qu'une égalité de dignité soit de règle entre toutes les préfectures maritimes, l'arsenal de Toulon siège du 5<sup>e</sup> arrondissement, est, avec la préfecture de Brest, l'un des postes « à terre » les plus importants de la Marine<sup>1244</sup>. Toujours confiée, après 1863, à un vice-amiral, la préfecture du cinquième arrondissement est soit le couronnement d'une très belle carrière, soit la dernière étape avant un grand commandement à la mer. Le cadre administratif est à la mesure d'un port de guerre régulièrement engagé dans des opérations de grande ampleur.

Responsable des affaires maritimes de son arrondissement, tant administratives que judiciaires et halieutiques, le préfet maritime est chargé de l'entretien des forces navales armées, des unités désarmées comme de la réserve, du bon fonctionnement de l'arsenal et de sa sécurité. En l'absence du chef d'escadre, le préfet assume le commandement des forces navales stationnées dans son arrondissement comme des corps militaires de la Marine. De fait, il partage la défense de la base de Toulon avec les généraux chargés de la défense du Var<sup>1245</sup>. À la fin du siècle, ce rôle militaire prend un relief inédit quand l'hypothèse d'une attaque brusquée des côtes est avivée par l'inefficacité relative des moyens de défense mobile. Les rapporteurs d'une commission réunie en octobre 1898, alors que la crise de Fachoda atteint son apogée, recommandent de lui donner les pouvoirs militaires d'un gouverneur investi en tout temps des pouvoirs militaires<sup>1246</sup>.

Dès le premier XIX<sup>e</sup> siècle, les effectifs des services de la Cinquième Préfecture maritime sont étoffés. En 1844, qui est une année « ordinaire », le préfet maritime Baudin, est assisté par quatre officiers, dont un contre-amiral (Hamelin), et quinze ingénieurs et sous-ingénieurs de la Marine. Les autres services totalisent alors une quarantaine de cadres dont deux officiers supérieurs et deux hauts fonctionnaires. Disposant, comme ses homologues des ports de guerre ponantais, d'un état-major, le Préfet Maritime est la tête de sept services principaux militaires et civils : la généralité, le commissariat, le conseil de Santé, et les directions des constructions navales, des travaux hydrauliques, de l'Artillerie et des mouvements des ports<sup>1247</sup>. Suivant d'anciennes traditions remontant aux derniers Valois, que l'Empire et la Restauration avaient réformées et nuancées, la préfecture maritime est une administration mixte.

Pour une part, elle est composée de services proprement navals ou militaires, placés sous l'autorité d'officiers généraux et supérieurs : la majorité de la flotte, les directions de l'Artillerie, des Mouvements du port et des Travaux. La part des spécialistes et des techniciens dans ces différentes directions y est considérable tant pour les fonctions proprement militaires que pour les missions civiles. Dans les services du Commissariat, l'appel aux diplômés — souvent des juristes, plus rarement des polytechniciens et des officiers de marine —, mais surtout le recrutement interne

<sup>1243</sup> Aurélien Bournonville, *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765 – 1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse d'Histoire du Droit et des Institutions, Lille, 5 décembre 2014, p. 43.

<sup>1244</sup> M. Delarbre, *La marine militaire de la France, son organisation et son administration*, 1877, p. 22.

<sup>1245</sup> *Ibidem*, p. 23.

<sup>1246</sup> SHD-V-M, BB 8-1405, « Rapport de la commission chargée de présenter des propositions au sujet de la défense de la 1<sup>re</sup> heure de nos ports militaires et de leurs abords immédiats », 13 octobre 1898.

<sup>1247</sup> Y. Le Gallo, *Études sur la Marine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 230-231.

par concours sont, tout au long du siècle, les grandes voies de recrutement et de promotion<sup>1248</sup>. Si la gestion globale de l'arsenal ne diffère guère des usages réglant la conduite des affaires dans les ports de guerre étrangers, la rigidité des règles de contrôle comme la lenteur des ordres d'achat posent d'inévitables soucis en période de tensions. En janvier 1899, alors que le risque d'un affrontement franco-britannique demeure encore à l'horizon, le commandant en chef de l'escadre se plaint de la pénurie des produits comme des « *non possumus* » répétés des agents de l'arsenal, la moindre commande exigeant des délais de deux à trois mois, fort inopportuns. Frappé par ces lenteurs, l'amiral Fournier propose alors de doter le port d'un fonds d'urgence, de supprimer quelques échelons et de renforcer les moyens matériels de la *Foudre*, l'unique navire-atelier du port<sup>1249</sup>.

#### **1.4.1. Du major général au chef d'état-major : trois décennies pour redéfinir le rôle du second du préfet maritime**

Tout préfet maritime est assisté d'une équipe d'officiers généraux et supérieurs, « la majorité ». Les deux principaux subordonnés du préfet sont le major général et le major de la Flotte. Épaulé par une poignée d'officiers supérieurs dont les bureaux forment la « majorité » ou le « bureau major », le major général assume seul, jusqu'en 1861, les fonctions du chef d'état-major du préfet maritime dont il assume l'intérim. À lui donc le soin de désigner les officiers appelés à rejoindre la « majorité » et ceux qui doivent embarquer. L'inspection des navires prêts à quitter le port ou de retour de croisière relève également de l'autorité du major général de la Marine. Responsable des prisons, des écoles et de la bibliothèque du port, c'est plus particulièrement sur cet officier que reposent la « garde militaire » et la sécurité globale du port. Sous le Second empire, il commande ainsi les bâtiments « concourant à la défense des ports » de guerre tels que les navires de la classe *Bélier*, les submersibles, les canonnières cuirassées et les monitors<sup>1250</sup>.

Premier haut fonctionnaire du 5<sup>e</sup> arrondissement après le préfet maritime, le major général voit ses compétences diminuer au profit du major de la Flotte, dont le poste est créé en 1861 pour « centraliser le service des bâtiments en réserve<sup>1251</sup> ». Si le commandement des personnels à terre reste au major général, la plupart de ses dernières missions lui sont progressivement enlevées au profit du major de la Flotte et du commandant des troupes de marine. Ainsi le major général est-il toujours nominalement chargé de la lutte contre les incendies, quand le corps des pompiers passe sous le commandement du major de la Flotte. Ce déséquilibre n'est pas sans créer des embarras et des querelles.

<sup>1248</sup>A. Bournonville, *De l'Intendance (...), op. cit.*, p.110, 136-137.

<sup>1249</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup> -566, VA Fournier au ministre de la Marine, 9 janvier 1899.

<sup>1250</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...), op. cit.*, p. 112-113

<sup>1251</sup>A. Bournonville, *De l'intendance (...), op. cit.*, p. 42.

Assumant en 1883, pour la seconde fois, le commandement de la préfecture maritime de Toulon, l'amiral Krantz s'élève, à la veille de son départ, contre le déclin de la majorité générale<sup>1252</sup>. La disparition de cette fonction, en octobre 1891, annonce en réalité sa refonte et son relèvement.

Après la création du poste de chef d'état-major du 5<sup>e</sup> arrondissement, on rétablit, en décembre 1891, la majorité générale dont le titulaire reçoit toutes les anciennes compétences du major de la Flotte dont la fonction disparaît. Dès lors, le major général ou chef d'état-major s'impose comme le premier chef militaire de l'arsenal. Il commande le service des mouvements du port appelé Direction du port, celui des bâtiments en réserve, en désarmement et en armement, mais il coordonne aussi le service des bâtiments en essais. Il préside naturellement les commissions d'essais, d'armement et de désarmement des navires. La garde militaire de l'arsenal, le service des incendies comme l'école des mécaniciens relèvent également de son autorité. En 1894, ses fonctions sont en outre accrues quand il reçoit le commandement des équipages de la Flotte. Divers décrets lui donnent enfin la direction générale de l'arsenal dès l'annonce d'une mobilisation<sup>1253</sup>.

#### **1. 4. 2. Le travail de l'arsenal repose sur trois directions**

L'activité propre de l'arsenal relève de trois directions spécialisées toutes dépendantes de la Préfecture. Placée sous l'autorité technique des ingénieurs du génie maritime, la direction des Constructions navales met en chantier, lance puis arme les unités. Placée sous l'autorité d'un ingénieur de 1<sup>re</sup> classe, cette direction assure leur entretien et leur radoub et mène tous les travaux nécessaires, tels que les échafaudages, dans les chantiers de construction. L'entretien du port, des phares, des ouvrages d'accueil (cales, bassins, musoirs), et plus tardivement des usines électriques relève de la direction des travaux maritimes, ultérieurement appelés travaux hydrauliques<sup>1254</sup>. Le parc d'artillerie, les dépôts de projectiles et des munitions, les épreuves à mener sur les bouches à feu, sont de la compétence exclusive de la direction de l'artillerie, placée sous la conduite des officiers issus soit de l'arme soit de l'artillerie de Marine, une branche distincte de l'artillerie que ses traditions et ses missions spécialisent dans la défense des côtes et des bases coloniales. Au directeur des mouvements du port, autrefois appelé capitaine ou directeur du port, reviennent enfin la garde des navires mouillant dans le port, leur entrée comme leur sortie du port et des bassins, les grands travaux de délestage et d'abattage en carène. C'est sur cette direction, dont les missions ont fait l'objet d'une foultitude de règlements depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, que repose enfin la sécurité portuaire. Le curage de la rade et des passes, l'éclairage des phares, les secours à la mer, le pilotage et la lutte contre les incendies relèvent ainsi de la responsabilité des directeurs des mouvements. Placé sous l'autorité d'une poignée d'officiers de marine, le corps des marins chargés de ces

---

<sup>1252</sup> SHD-V-M, BB 7-1452, CV de Maigret, « Mission du sous-chef d'État-Major Général sur les côtes de Provence (Février 1886) », 10 février 1886.

<sup>1253</sup> *Ibidem*.

<sup>1254</sup> Marc Sabeine, « Le service des Constructions navales de l'arsenal de Toulon dans la guerre de 1914-1918 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 79, Novembre 2015, p. 88.

missions est tiré des vétérans de la Marine, ces officiers mariniers et matelots aguerris trouvant dans ces tâches une semi-retraite, assez mal rétribuée par ailleurs.

### 1. 4. 3. Les missions logistiques et comptables du Commissariat

Aucune entreprise n'est possible dans un arsenal sans la délivrance des matières et des subsistances (*i. e.* vivres), sans le paiement des ouvriers, ni la vérification des dépenses. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, ce travail logistique, sanitaire et comptable est celui du Commissariat, héritier du service des « gens de plume » puis des officiers d'administration de la marine des Bourbon. Les nombreuses réformes menées entre le règne de Louis XVI et le Premier Empire ont tenté de partager plus équitablement les attributions économiques et comptables au sein de l'arsenal, mais sans revenir sur le partage des missions défini deux siècles auparavant<sup>1255</sup>. La réforme de 1828, que rétablit l'ordonnance du 14 juin 1844, laisse en effet aux officiers d'administration — que l'on nomme commissaires après 1834 — de larges responsabilités logistiques, comptables et matérielles. L'administration économique regroupe à la fin de la Restauration « le recensement et la satisfaction des besoins », la recette des vivres, des matières et des matériels, leur centralisation comme leur distribution, enfin la « rédaction des comptes généraux d'approvisionnements et de fonds ». Au Commissariat revient également la gestion des hôpitaux et des bagnes de la Marine<sup>1256</sup>.

Administration complexe, le Commissariat est divisé en services et bureaux spécialisés, travaillant sous l'autorité du commissaire général, subordonné au préfet maritime comme à la rue Royale. Au milieu du siècle, alors que les commissaires des fonds suivent l'emploi des crédits ministériels, les achats des vivres, leur stockage, leur délivrance et leur gestion comptable relèvent d'un agent spécialisé, le directeur des subsistances ou garde-magasin de première classe, et des chefs et sous-chefs des manutentions<sup>1257</sup>. Régulant le service de la surveillance et responsable de la gestion financière du bague, le commissaire des chiourmes est surtout le gestionnaire d'une main d'oeuvre carcérale qu'il affecte aux travaux et corvées selon les directives du Préfet<sup>1258</sup>. Outre son équipe toulonnaise et les informations que lui communiquent les agents consulaires comme ses homologues des autres ports de guerre, le commissaire général dispose d'agents à Marseille, en Corse, et dans quelques villes et ports du Sud-Ouest. Progressivement, la tutelle du Commissariat sur les directions et les services se détend. Les fonctions pénitentiaires s'étiolent sous la Troisième République avec la fin du bague de Toulon. Le suivi des personnels internés dans les hôpitaux psychiatriques proches de Toulon — ainsi l'asile des aliénés Saint-Pierre de Marseille — relève toutefois toujours des compétences du commissaire général qui, une fois certain de leur incurabilité, les renvoie dans leurs communes d'origine. Progressivement restreint à des fonctions comptables, le

---

<sup>1255</sup> Sur cette histoire, on se reportera à la thèse d'histoire du Droit et des Institutions d'Aurélien Bournonville, et que l'Académie de Marine a honorée en 2015 d'un prix de thèse. Ce travail doctoral sert de socle à ce court exposé. Cf. A Bournonville, *De l'Intendance (...), op. cit.*. Texte en ligne sur <https://www.theses.fr/184204208>.

<sup>1256</sup> *Ibidem*, p. 35.

<sup>1257</sup> *État Général de la Marine*, Paris, Imprimerie Nationale, 1850, p. 200.

<sup>1258</sup> F. Chassériau, *Précis historique de la Marine française (...), op. cit.*, II, p. 9-13.

Commissariat n'en conserve pas moins un droit de regard sur les marchés et la délivrance des produits dont la qualité est vérifiée.

### 1. 5. Le marché d'approvisionnement toulonnais largement hérité du XVIII<sup>e</sup> siècle

Première base de réparation et d'entretien des forces navales en Méditerranée durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, Toulon est, par excellence, un emporium militaire et maritime, une fonction qui s'amplifie, au milieu du siècle, quand les capacités de stockage à Toulon même et dans les proches environs sont portées à des niveaux sans précédents. Les matériels, munitions, vivres et matières premières entreposés doivent non seulement répondre aux besoins des équipages comme aux demandes ultra-marines, mais également soutenir une expédition militaire de grande ampleur. La diversité des produits conservés et distribués est à la mesure des besoins d'une grande marine de guerre entre deux âges, énergétique et manufacturier<sup>1259</sup>.

Telle qu'elle apparaît dans les archives de la Préfecture Maritime, la géographie des achats montre un fonctionnement à plusieurs échelles. Largement héritée des procédures mises en place en Provence comme en Italie du Nord et Centrale aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, une politique d'approvisionnement local et régional est maintenue sous les monarchies constitutionnelles, et s'adapte assez bien aux besoins de l'industrialisation. Non seulement les vivres sont toujours largement achetés dans un périmètre réduit, essentiellement méridional et italien, mais les gisements forestiers puis miniers régionaux, comme les centres métallurgiques provençaux consolident l'autonomie stratégique de la base. Outre la mobilisation de ce premier périmètre régional, la préfecture fait appel, comme aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, à des marchés plus lointains, nationaux et étrangers, essentiellement ouest-européens, la part autrefois décisive de la Baltique diminuant toutefois au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1260</sup>. La coopération régulière des quatre bases ponantaises permet parallèlement, par un système de troc bien rodé, d'obtenir des matériels spécialisés et de gérer les stocks alimentaires ou matériels. Comme par le passé enfin, la mobilisation des ressources ultra-marines s'avère faible et se limite à des produits « de niche », malgré la colonisation de larges pans de la péninsule indochinoise et de l'Afrique maghrébine et occidentale.

Considérés à la lumière des récents travaux des historiens navalistes modernistes — Caroline Le Mao, Sébastien Martin et surtout David Plouviez —, ces traits donnent à voir la permanence d'un modèle logistique dont les flux, largement dessinés sous l'Ancien Régime, sont peu modifiés par les révolutions techniciennes et industrielles du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1261</sup>.

<sup>1259</sup> J.-N. Marlier, *Les approvisionnements (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 384-446 et t. 2, annexes et index, p. 733.

<sup>1260</sup> C. Le Mao, « Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (...) », art. cité, p. 72.

<sup>1261</sup> David Plouviez, *De la terre à la mer ... La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse pour le doctorat, Université de Nantes, 2009 ; *idem*, *La Marine et ses réseaux économiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014, p. 204-208 ; Sébastien Martin, *Rochefort Arsenal des Colonies*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 198-205 ; 366-367 ; Caroline Le Mao, Philippe Meyzie (dir.), *L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Paris, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, 2015 ; Olivier Corre, David Plouviez, « Jean-Charles Dujardin de Ruzé, entrepreneur et fournisseur de la Marine française (1716-1783) », *Histoire, économie et société*, n° 3, (34<sup>e</sup> année), 2015, p. 122-138 ; Caroline Le Mao, *Les fournisseurs de la Royale au temps de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697)*, mémoire original de l'Habilitation à Diriger des Recherches, 2 décembre 2017 (non consulté).

### 1. 5. 1. Un marché local et régional de fournisseurs essentiel pour les vivres et le bois

Pour assurer ses missions logistiques, la base varoise s'appuie sur un premier cercle de fournisseurs locaux et régionaux, dont les plus éloignés disposent de correspondants toulonnais ou marseillais. Les marchés régionaux proches que sont la Provence, le Languedoc maritime, l'Italie ligurienne et tyrrhénienne portent, tout d'abord, sur les « munitions de bouche » et les « munitions générales et ordinaires » tels le bois de construction et les sous-produits ligneux. L'industrialisation de la Provence maritime, mais également la politique d'indépendance énergétique de la Marine du Second empire comme la consolidation du réseau ferroviaire permettent également à Toulon de trouver dans son arrière-pays une partie de ses produits métalliques, ferreux et non-ferreux, ainsi qu'une part croissante du charbon employé dans l'arsenal et sur les navires de l'État.

#### a. Les munitions de bouche

Comme aux siècles passés, les conditions climatiques et agricoles de l'Europe méditerranéenne servent les intérêts de la Marine. L'huile d'olive, le vin, la viande ovine et bovine, mais également la farine, le riz comme les légumes frais achetés par les services toulonnais proviennent largement en effet soit du Midi de la France soit du nord de l'Italie.

L'hinterland provençal de Toulon offre à l'arsenal comme aux points de ravitaillement locaux de la Marine une part importante de ses munitions de bouche. Non seulement les produits de base que sont le blé, le vin et l'huile alimentaire, comme leurs sous-produits et leurs dérivés, sont localement abondants et assez bon marché, mais les circuits « courts » d'approvisionnement réduisent les inconvénients des longs transports maritimes, tels que la détérioration des caisses ou la fuite des tonneaux. Une chaîne d'approvisionnement courte est également le gage de qualité gustative, avant que la conservation à bord de la viande fraîche soit facilitée par l'usage des glacières puis des chambres froides. Les mêmes contraintes gustatives et sanitaires entravent le transport du bétail vivant sur de longues distances. Les conditions spatiales de son approvisionnement ne sont pas propres à Toulon. La recherche de circuits courts est en effet commune à toutes les bases navales régionales. Le sud de l'Espagne, mais également le Rif et le Portugal fournissent en viande la forteresse de Gibraltar ; les légumes consommés par les navires stationnant à La Valette viennent de l'archipel maltais et, plus rarement, de Sicile. Ithaque, Corfou et Cythère, mais également l'Albanie proche ravitaillent en viande la division navale anglaise dans la mer Ionienne comme la garnison de Corfou<sup>1262</sup>. La généralisation du cabotage à vapeur comme la construction des réseaux ferroviaires régionaux permettent d'étendre les zones d'achat des vivres frais et des produits alimentaires de consommation courante dont les contours subissent aussi les pressions du marché comme l'évolution des goûts alimentaires. Au début de la monarchie de Juillet, les farines les plus souvent achetées par la préfecture maritime proviennent soit du Tarn et du Tarn-

<sup>1262</sup>NA-Kew, ADM 1-6075, Département du Ravitaillement au secrétariat de l'Amirauté, « *Losses sustained by the contractor for vegetables at Malta* », 1<sup>er</sup> janvier 1868 ; NA, ADM 121-57, « *Conditions of contract for the supply of Fresh Meat at Gibraltar* », 1875.



et-Garonne, soit des minoteries marseillaises dont les blés viennent de toute la Méditerranée et de la mer Noire<sup>1263</sup>. Le port phocéén, dont les minoteries sont réputées, demeure alors une place de soutien « en cas d'urgence<sup>1264</sup> ». Dès le début de la monarchie de Juillet, bien avant la mise en place d'un réseau régional de chemin de fer, les zones de ravitaillement de Toulon s'étendent au Languedoc méditerranéen. Le développement du cabotage à vapeur en effet permet aux boucheries provençales — marseillaises surtout — de se fournir en bestiaux languedociens dont les viandes servent aux salaisons de la Marine. Parlant des lignes Agde-Marseille et Cette-Marseille Michel Chevalier se fait le témoin de l'insertion de ce nouveau marché d'approvisionnement :

« C'est un trajet de huit heures. Le bétail y venait, jusqu'à ces derniers temps, des points éloignés et par la grand-route, au grand détriment des consommateurs, qui n'avaient ainsi que de la viande fatiguée et chère. Les bateaux à vapeur de Cette et d'Agde ont subitement remédié à cet inconvénient. Ils transportent tous les mois du Languedoc dans la ville des Phocéens, des milliers de boeufs et des myriades de moutons, indépendamment d'autres denrées de toute espèce. Aujourd'hui la viande est bien meilleure à Marseille, et le prix en a baissé d'un tiers ou d'un quart<sup>1265</sup> ».

Le développement de la marine marchande à vapeur étend également vers le sud le marché régional de la viande. En 1858, la « rareté du bétail » en Provence comme en Languedoc, comme la médiocre valeur de ces « bestiaux maigres et fatigués » conduisent le titulaire du marché des viandes, avec l'accord des autorités, à se fournir en Sardaigne « où il prendrait des bêtes de 110-120 kg au lieu des 130 kg prescrits<sup>1266</sup> ». Le vin languedocien bénéficie également du desserrement des marchés alimentaires régionaux. Assez commun à Marseille comme à Toulon sous la monarchie de Juillet, le vin languedocien n'élimine certes pas les vins provençaux qui, produits dans les proches cantons de Toulon, jouissaient d'une prééminence réglementaire sous l'Ancien régime. En 1833, les vignobles du Bas-Languedoc retiennent néanmoins l'attention des experts. En cas de forte demande, Toulon sait pouvoir trouver dans les départements héraultais et gardois un produit de qualité ordinaire<sup>1267</sup>. Deux décennies plus tard, les vins héraultais et audois se sont imposés. Le vin languedocien est acheté à des négociants biterrois et narbonnais ; l'ancienne capitale de la Septimanie fournissant également du blé à la Marine. À la fin du siècle, l'origine des vins, qui titrent aux alentours de 12° — quitte à les chauffer — n'est pas signalée dans les dépositions de l'amiral de Maigret, responsable des subsistances de la Marine, mais on peut les supposer toujours méditerranéens. La crise du phylloxéra ayant anéanti une partie du vignoble méridional et brisé la vocation exportatrice sétoise, le port héraultais s'est tourné vers l'importation des vins étrangers, espagnols surtout, avant que la reconstitution du vignoble languedocien et l'importation massive

<sup>1263</sup> Jean-Louis Miège, « La guerre de Crimée et le commerce des grains en Méditerranée », *Les Céréales en Méditerranée*, CNRS éditions, Éditions La Porte, 1994, p. 145-156.

<sup>1264</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-28, VA de Rosamel au ministre de la Marine, Comte Henri de Rigny, 10 octobre 1833.

<sup>1265</sup> Cité dans X. Daumalin et M. Courdurié, *Histoire du commerce*, (...), *op. cit.*, p. 115-116.

<sup>1266</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-245, Préfet Maritime de Toulon au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 12 mai 1858.

<sup>1267</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-38, Ministre de la Marine, Comte Henri de Rigny, à Préfecture Maritime (Toulon), 9 juillet 1833.

des vins algériens ne modifient de nouveau la donne après 1890<sup>1268</sup>. Ni la Corse ni l’Afrique du Nord ne participent en revanche à l’approvisionnement régulier de la base de Toulon. En dépit de la richesse de son écosystème et de la qualité gustative de ses produits, particulièrement la viande de chasse et de boucherie, l’île de Beauté est une simple base d’avitaillement locale, faute d’infrastructures routières et commerciales adaptées. Tout au long du siècle, les ports corses restent donc des points de soutien occasionnels pour une division<sup>1269</sup>. L’Algérie fournit également, mais ponctuellement, de quoi ravitailler en bestiaux comme en légumes et fruits frais les navires qui font relâche dans ses ports. Il en va de même des côtes égéennes et proche-orientales dont les ressources alimentaires sont consommées *in situ*.

Tout au long du siècle donc, le ravitaillement des personnels de la Marine à Toulon s’appuie largement, comme au XVIII<sup>e</sup> siècle, sur des filières locales et régionales, tout particulièrement pour le vin, l’huile d’olive, le riz et la viande sur pied. C’est sans doute ici que diffèrent de Toulon les bases navales de Gibraltar et de Malte. La capacité considérable de stockage des îles-fortresses britanniques, la division précoce des productions insulaires et coloniales, la supériorité maritime anglaise se conjuguent pour s’émanciper presque totalement des marchés méditerranéens. Le tabac, produit dans l’archipel maltais au premier XIX<sup>e</sup> siècle, est par la suite rejeté au profit du tabac égyptien que les équipages fument au Levant, bien avant la prise d’Alexandrie en 1882. Le sucre, acheté à Malte même au début du siècle, est réexporté après 1856 de Londres, qui est, avec Anvers, l’emporium planétaire des produits tropicaux et coloniaux. Entreposées dans les bases insulaires, la viande salée, la farine et les condiments consommés par les marins anglais proviennent, également, de toutes les composantes du monde britannique.

## **b. Les bois et les métaux : des ressources régionales limitées**

La Provence, le Dauphiné, le Languedoc, mais surtout l’Italie centrale étaient, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des pôles d’approvisionnement réguliers de Toulon pour ses achats de bois de construction. Ces sources d’approvisionnement régionales n’ont pas perdu de leur valeur au siècle suivant. Sous le Second empire, les autorités de Toulon font ainsi grand cas des chênes provençaux, au bois très résistant<sup>1270</sup>. L’exposition Universelle de 1878 est également l’occasion de redire tout le bien que les experts pensent des « bois du royaume d’Italie, notamment le chêne, connus et appréciés en France » et qui « ont figuré de tout temps dans les approvisionnements du port de Toulon »<sup>1271</sup>.

Comme les hautes futaies proches se font rares sous la Restauration, l’ouverture des routes

<sup>1268</sup> Stéphane Le Bras, « Sète, “ port du vin ”, et son approvisionnement: un siècle de crise en crise (mi-XIX<sup>e</sup> - mi-XX<sup>e</sup> s.) », dans C. Le Mao, P. Meyzie (dir.), *L’approvisionnement (...), op. cit.*, p. 451-466, 2015.

<sup>2452</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-566, Télégramme Marine-Toulon à Marine-Paris, 1<sup>er</sup> juin 1900 ; Michel Vergé-Franceschi, *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux européens du Moyen-Âge au XVIII<sup>e</sup> siècle, Huitièmes Journées Universitaires de Bonifacio, Juillet 2006*, Ajaccio, Alain Piazzola, 2007, p. 25-29.

<sup>1270</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-191, Préfet Maritime de Toulon, VA Hamelin, au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 23 août 1852 ; *ibidem*, Le même au même, 26 août 1852 ; *ibidem*, Le même au même, 15 novembre 1852.

<sup>1271</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. 231.

forestières sous le premier Empire, le développement des voies d'eau, dont l'apogée se situe entre 1840 et 1860, permettent d'ouvrir les zones d'achat anciennes et d'atteindre des gisements forestiers longtemps hors d'atteinte comme les forêts du Vercors et de la Croix-Haute<sup>1272</sup>. Toulon peut, dès lors, s'y fournir en pin sylvestre pour ses mâts. Louée au XVIII<sup>e</sup> siècle pour la qualité de ses ressources forestières et ses célèbres pins « laricio » — alors appelés *laurancio* ou *lauricio*<sup>1273</sup>, la Corse marque le pas, en revanche, au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1274</sup>. Accompagnant en 1831 le prince de Joinville en Méditerranée occidentale, le médecin de marine Hubert Lauvergne, vétéran des guerres de la Révolution, compare l'apathie du port d'Ajaccio avec l'activité qui y régnait « aux beaux jours de (son) adolescence », quand « les bâtiments de l'État venaient y chercher les énormes pins *lauricio*<sup>1275</sup> ». Le manque de routes entrave une exploitation systématique du capital forestier dont la gestion pose problème. Conscientes de ces blocages, les autorités navales et forestières tentent de se pourvoir en graines et encouragent l'acclimatement du pin corse sur le continent, mais sans grands résultats<sup>1276</sup>. Sans doute ne faut-il pas toutefois envelopper cet échec d'une perspective par trop déterministe. Dans les derniers temps de la marine en bois, les ingénieurs de La Spezia employaient sans barguigner le pin corse, mais le jugeant de moindre valeur que les essences du Mezzogiorno. Il n'est pas impossible que d'anciennes habitudes maritimes et commerciales liant l'île de Beauté à la côte tyrrhénienne aient ici joué dans la préservation de cet approvisionnement forestier<sup>1277</sup>. Bon connaisseur de ces questions, le baron Tupinier admit les embarras posés par les pins corses, mais rappela, en 1841, que les ressources limitées encourageaient le *statu quo* afin de se ménager « une ressource précieuse (...) pour des temps où il ne serait plus possible d'aller au loin pour s'approvisionner<sup>1278</sup> ». Les récits des voyageurs donnent, en outre, à lire un actif commerce insulaire de sous-produits forestiers importants tels que le goudron végétal, la résine et l'huile de térébenthine dont les chantiers navals provençaux et péninsulaires font grand usage. La part de l'Afrique du Nord est également très en deçà de ses capacités théoriques. Après la conquête de l'Algérie, la superficie des forêts conquises impressionne les experts, mais sans introduire de changements marquants dans les circuits d'approvisionnement. Non seulement, font défaut les essences indispensables à la construction, que sont le chêne rouvre et le chêne pédonculé, mais leur équivalent algérien, le chêne *zéen*, n'est pas exploité sur une grande échelle. Toutes les autres essences locales — le chêne vert, le pin maritime, le pin parasol — ou acclimatées — l'eucalyptus introduit en 1862 — sont citées certes comme munitions navales, mais tiennent une place très

<sup>1272</sup> Jean-Marcel Goger, « La Marine à l'époque napoléonienne et l'amélioration des routes forestières », dans A. Corvol, *Forêt (...)*, *op. cit.*, p. 469-470.

<sup>1273</sup> [http://www1.onf.fr/activites\\_nature/sommaire/decouvrir/arbres/resineux/20071025-115704-121856/@@index.html](http://www1.onf.fr/activites_nature/sommaire/decouvrir/arbres/resineux/20071025-115704-121856/@@index.html).

<sup>1274</sup> J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 67.

<sup>1275</sup> Hubert Lauvergne, « Souvenirs d'un voyageur en Corse, à Livourne, à Pise, à Florence, à Naples, à Palerme, etc. », *Annales Maritimes et Coloniales*, Partie Non Officielle, tome 1, 1834, p. 418-419.

<sup>1276</sup> Vincent Moriniaux, « Les bois de marine et la mode des résineux en France, Première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », dans A. Corvol, *Forêt (...)*, *op. cit.* p. 354-355.

<sup>1277</sup> SHD-V-M, 26 R 23, 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)*, II, p. 445.

<sup>1278</sup> Baron Tupinier, *Considérations sur la Marine et sur son budget*, Paris, Imprimerie Royale, 1841, p. 315-316.

secondaire parce que leurs fibres ligneuses s'avèrent trop denses, ou se révèlent trop fragiles ou trop rares<sup>1279</sup>. Tout au plus, les réserves forestières des trois départements nord-africains, estimées en 1878 à 60 000 hectares, sont-elles vues comme une ressources d'urgence.

Centre de construction et de réparation navales, Toulon n'a pas de compétence sidérurgique, au-delà de la fonte des pièces nécessaires à l'armement comme à la réparation d'un navire. Le travail des métaux dans l'arsenal relève donc surtout des branches de la métallurgie — le laminage, le forgeage, la soudure, le cerclage et le fretage — qui emploient des produits métalliques semi-finis tels que les lingots et les feuilles de cuivre ou de plomb. Sur la provenance des minerais et des débris métalliques divers employés par les forges de l'arsenal, nous n'avons pas rassemblé d'indices et nous ne pouvons ici qu'émettre l'hypothèse d'achats de proximité. L'industrialisation précoce de la Provence maritime, un des foyers de l'industrie du plomb, mais également de son arrière-pays doit ainsi procurer à l'arsenal quelques produits métalliques non ferreux. Une partie des importations marseillaises de plomb andalou — plus de 10 000 tonnes vendues à la fin de la monarchie de Juillet — est destinée aux importants besoins toulonnais, le plomb servant par sa ductilité à d'innombrables usages non militaires<sup>1280</sup>. La compagnie des fonderies du Vaucluse, très active sous le Premier Empire, travaille initialement pour la seule Marine de l'Etat qu'elle fournit en feuilles de plomb laminé, vendues par la suite à l'industrie régionale de la soude. Les produits ferreux qu'emploie la Marine pour ses canons, ses structures et ses blindages ne viennent en revanche ni de Provence ni du Languedoc. Intégrées à des compagnies régionales et locales, les forges de Bessèges, au nord de Nîmes, se sont certes taillées une solide réputation dans le travail de la fonte et particulièrement des rails, mais les ouvrages consultés ne signalent pas la fourniture de produits « navals », tels que les plaques de blindage ou les bouches à feu<sup>1281</sup>. Placée en régie après le premier Empire, la fonderie de canon de Saint-Gervais est le seul centre métallurgique méridional notable en mesure d'appuyer les besoins de la Marine. Anciens, les liens entre cet établissement et les forces navales de la Méditerranée remontent au règne de Louis XIV. Établie dans la vallée inférieure de l'Isère, cette fonderie fournit aux forces navales en Méditerranée une partie de leurs bouches à feu. Saint-Gervais, qui emploie un excellent minerai riche en manganèse, la sidérite, fournit également aux Piémontais en 1860 plusieurs dizaines d'obusiers que la Marine réceptionne en Arles, avant de les transporter à Toulon<sup>1282</sup>. Des soucis techniques entraînent, par la suite, la réduction puis la fermeture de l'établissement. Au dernier tiers du siècle, ce sont les forges du centre de la France — ainsi la compagnie des Forges et Aciéries de la Marine — qui livrent aux ateliers navals varois les fers puis les aciers dont ils ont besoin, mais également des plaques de blindage, des membrures et des tôles pour les ponts. Les matières premières employées par les Forges et

<sup>1279</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. 316-319.

<sup>1280</sup> Olivier Raveux, *Marseille ville des métaux et de la vapeur au XIXe siècle*, CNRS, 2013, p. 145 et note 89 p. 157.

<sup>1281</sup> Bernard Lutun, « Du fer à l'acier : petite excursion du côté de l'industrie nationale (1867-1878) », *Études d'Histoire maritime*, 12, *Marins et Océans* III, Commission française d'Histoire Maritime, Economica, 1992, p. 151-178.

<sup>1282</sup> Fernand Boyer, « Armes et munitions vendues en 1860 par Napoléon III à Victor-Emmanuel II », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, t. 9, n° 3, Juillet-Septembre 1962, p. 211-218 ; <https://www.chasse-maree.com/actualites/la-fabrique-royale-de-canons-de-saint-gervais-supplement-du-web-n288/>.

Aciéries de la Marine proviennent pour partie du sud de l'Europe soit de l'île d'Elbe, soit de Sardaigne, certains travaux d'affinage étant menés en Corse<sup>1283</sup>. S'imposant tardivement, l'approvisionnement régional en charbon des forces et points d'appui méditerranéens confirme l'importance des réseaux d'approvisionnement moyens et courts dans les achats de Toulon.

### **1. 5. 2. Desserrer la dépendance charbonnière par une filière régionale : une politique atteinte au début de la décennie 1860**

Très dépendante jusqu'en 1858 des charbons britanniques, surtout gallois, la Marine parvient, au tout début de la décennie 1860, à doter ses forces navales en Méditerranée d'un combustible national qui, provenant largement des mines méridionales, présente les qualités attendues d'un « charbon naval ». Proposée dès la seconde crise de Syrie, cette politique d'indépendance énergétique met deux décennies environ à prendre corps dans un contexte technique et financier longtemps favorable au Royaume-Uni. Conduite avec rigueur en deux années (1857-1859) en imitant les meilleures procédures des maisons de commerce françaises et de l'Amirauté britannique, la politique de substitution parachève de grands efforts industriels et ferroviaires. Néanmoins, le remplacement du charbon britannique par des charbons français semble avoir été moins absolu et définitif que ne le pense Dominique Brisou<sup>1284</sup>. Si le combustible méridional national domine bien en Méditerranée occidentale après 1860, les charbons navals insulaires — principalement le « Cardiff » de l'Amirauté britannique — conservent en effet l'avantage jusqu'à la fin du siècle dans les stations plus lointaines.

#### **a. Premiers essais des charbons méridionaux et méditerranéens**

Dès le début des années 1830, la provenance du combustible employé tant à la mer que dans les ateliers de la Marine est une question importante dont les enjeux économiques et politiques sont bien compris. L'exploitation maximale des ressources régionales est précocement souhaitée pour soulager Toulon des surcoûts liés au transport fluvial et maritime des charbons de la Loire transitant par les ports rhodaniens. En 1832, un essayiste propose d'exploiter le lignite provençal et languedocien et ne dénombre pas moins de 70 concessions régionales, mais dont un grand nombre sont encore au stade des repérages et des sondages. La grande difficulté tient à l'éloignement relatif des gisements, dont la plupart sont reliés par des chemins muletiers aux ports rhodaniens d'où ils descendent sur des allèges que l'on nomme des pennelles<sup>1285</sup>. Tant que les gisements houillers héraultais et gardois souffrent de leur isolement relatif, de leurs techniques d'extraction primitives et des surcoûts du transport terrestre, Toulon s'approvisionne surtout, via Marseille, en charbons

<sup>1283</sup> Ministère de la Marine et des Colonies, *La Marine à l'exposition universelle de 1878*, op. cit., p. 342-347 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie\\_des\\_forges\\_et\\_aci%C3%A9ries\\_de\\_la\\_marine\\_et\\_d%27Hom%C3%A9court](https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_forges_et_aci%C3%A9ries_de_la_marine_et_d%27Hom%C3%A9court).

<sup>1284</sup> BRISOU, II, p. 706-710

<sup>1285</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup>-2, T. Périer, « Note relative à la navigation sur le Rhône des pennelles destinées au transport des houilles de la Grande Combe », 12 juin 1843.

anglais, essentiellement du « Cardiff » et du « Newcastle ». À la même époque, l'exploitation navale des lignites des bouches-du-Rhône n'est pas même envisageable. Non seulement les techniques d'extraction sont archaïques, mais les essais menés à Toulon n'ont pas disqualifié les charbons de la Loire<sup>1286</sup>. Les volumes de houille déposée à Marseille quintuplent entre 1831 et 1839 et représentent, en 1840, un peu moins de trois millions de tonnes dont une petite partie est dirigée vers Toulon, le reste servant aux besoins grandissants des industries provençales. Les dépôts de charbon, que la Marine constitue sous la monarchie de Juillet dans les Baléares comme en Algérie, sont également alimentés par une noria de navires charbonniers ou *coalers* venus directement d'Angleterre<sup>1287</sup>. Exigeantes, les autorités navales établissent un sévère cahier des charges : « des charbons (..) en roche, de première qualité, de fraîche extraction, (...) exempts autant que possible, de soufre ou de pyrites » capables de « brûler vivement, sans se coaguler, et sans trop engorger les grilles des fourneaux<sup>1288</sup> ». Autant de conditions que satisfont, au milieu du siècle, les meilleurs fournisseurs de la marine, telle la Maison Worms, qui se ravitaille aux meilleures mines galloises et anglaises. Les achats de charbons belges apparaissent ponctuellement, mais sont toujours très secondaires. L'achèvement de la section ferroviaire « La Grand-Combe-Nîmes-Beaucaire » en 1839 n'introduit pas de renversement. Le charbon cévenol (250 000 tonnes extraites en 1845) peut certes atteindre les bords du Rhône et rallier Marseille, puis Toulon par cabotage, mais la valeur militaire ou navale de ce combustible est jugée médiocre. Ce durable discrédit bénéficie aux charbons gallois qui, peu appréciés initialement des marins français, mais également britanniques, s'imposent au milieu du siècle. Le « Cardiff » passe désormais pour le meilleur combustible naval avec le « Newcastle »<sup>1289</sup>. Exigeant un fort tirage, les charbons gardois produisent beaucoup de mâchefer et tendent à « se boursouffler en faisant voûte sur les grilles des fourneaux », obligeant les chauffeurs à de pénibles manoeuvres de dégagement<sup>1290</sup>. Ces problèmes ne sont pas anecdotiques. Outre la fatigue occasionnée, le nettoyage des résidus réduit d'autant la main d'oeuvre qui est nécessaire à la chauffe des autres foyers<sup>1291</sup>. Les achats de charbon régional ne sont pas arrêtés toutefois. Proches de Toulon, les gisements de lignite du Rocher-Bleu (Bouches-du-Rhône) apparaissent, avant la guerre de Crimée, dans les registres des approvisionnements généraux<sup>1292</sup>.

Parallèlement, la Marine s'intéresse aux gisements méditerranéens étrangers. Repérées avant l'entrée en service des compagnies de navigation à vapeur européennes, les très décevantes

---

<sup>1286</sup> Xavier Daumalin et Olivier Raveux, « L'industrialisation du bassin minier des Bouches-du-Rhône (1805-1883) » dans X. Daumalin, Sylvie Davet, Philippe Mioche (dir.), *Territoires européens du charbon*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2006, p.75-89.

<sup>1287</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 277-278.

<sup>1288</sup> Art. 6 du marché d'approvisionnement en charbon, conclu le 5 juillet 1854 entre le ministère de la Marine et des Colonies et la Maison Worms, pour déposer à Toulon de 4 à 5 000 tonneaux de charbon de terre en roches, avant le 31 octobre 1854. Ce document est intégralement retranscrit sur le site <https://www.wormsetcie.com>.

<sup>1289</sup> Cf. W. M. Brown, *The Royal Navy's fuel supplies (...)*, *op. cit.*

<sup>1290</sup> SHD-V-M, 17 GG-3, « Mémoire pour servir aux approvisionnements en combustibles de Toulon et de la Méditerranée », s. d. (c. 1861).

<sup>1291</sup> BRISOU, II, p.706 et n. 4 p. 706.

<sup>1292</sup> BATESTI, II, p. 804.

ressources crétoises — Plakeia près de Réthymnon — mais également turques — Héraclée du Pont,auj. Ereğli — font l'objet de reconnaissances<sup>1293</sup>. Les conditions déplorables du transport terrestre, la modestie des moyens financiers et humains, l'absence d'industries nationales proches interdisent l'utilisation de la plupart des gisements repérés ou retardent l'exploitation capitaliste des mines jusqu'à l'extrême fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Pendant la guerre de Crimée, la houille d'Héraclée, qui fournit alors 70 000 tonnes de combustible, est mélangée aux charbons français et britanniques plus « entraînants », mais sans donner satisfaction<sup>1294</sup>. Reprenant le dossier en 1877-1878, l'Amirauté britannique signale la décrépitude des installations d'Héraclée, où les techniques d'extraction sont encore celles du XVIII<sup>e</sup> siècle. Si de larges dépôts ont été constitués non loin du rivage, leur trop longue exposition au soleil comme aux intempéries a privé le combustible d'une partie de sa valeur. Envisagée alors avec ou sans l'accord des Ottomans, l'exploitation directe du gisement est abandonnée par les Britanniques à la fin de la crise d'Orient<sup>1295</sup>. Durant les trois décennies suivantes, la mine continue de fonctionner, mais sans jamais être une alternative pour les navires de guerre occidentaux. À notre connaissance, le charbon provenant des mines d'Héraclée est occasionnellement employé seul au début du XX<sup>e</sup> siècle par les navires de l'État servant au nord de la mer Égée. Faute de mieux et pour faire avec, tant l'avis général sur ce gisement demeure très défavorable jusqu'en 1914. En 1904, le rapport d'inspection du *Vautour*, le stationnaire de Constantinople, juge « mauvais » les résultats comme « le rendement calorifique » du charbon d'Héraclée qui a donné « du mâchefer très adhérent, une fumée assez abondante et une très grande quantité de suie<sup>1296</sup> ». Durant les guerres balkaniques, les unités de la Division Légère se bornent à brûler quelques dizaines de tonnes de ce combustible pour économiser leur « Cardiff »<sup>1297</sup>.

## **b. Les charbons méridionaux remplacent les charbons anglais après la guerre d'Italie**

La guerre de Crimée voit l'apogée de la dépendance énergétique navale vis à vis du Royaume-Uni. Le système d'approvisionnement n'est pas, il est vrai, sans efficacité ni valeur. La maison Worms, premier fournisseur de la Marine, dispose d'agences sur les gisements insulaires les plus réputés et fournit la Marine exclusivement en « Cardiff » comme en « Newcastle »<sup>1298</sup>. La firme, très entreprenante, est en outre un partenaire sûr dont l'assistance est précieuse durant tous les conflits internationaux, proches (Crimée, Italie) et lointains. À l'échelle de la Méditerranée, cette dépendance énergétique se réduit rapidement à l'issue de la guerre d'Orient au profit des charbons

<sup>1293</sup> SHD-V-M, BB 4-600, VA Lalande au ministre de la Marine, Paris, 30 mai 1840 ; NA-Kew, SPR-2-2, CV Spratt, « *Remarks on the coal deposits near Erakli, or Penderekli the ancient Herecleia. Black Sea* », Mars 1853. Le détail des rapports a été retranscrit en annexe.

<sup>1294</sup> Anonyme, « Exposition universelle de 1867. 1<sup>re</sup> Partie. Combustibles destinés au chauffage des machines à vapeur », *La Revue Maritime et coloniale*, t. 22, 1868, p. 489.

<sup>1295</sup> NA-Kew, WO 33-32 (0679), « *Memorandum on the Erekli Mines* », 1877.

<sup>1296</sup> SHD-V-M, BB 4-1459, « Inspection générale du *Vautour* », 1904.

<sup>1297</sup> SHD-T-M, 170 C-232, VA Auvert au VA commandant la 1<sup>re</sup> Armée navale, 15 avril 1913.

<sup>1298</sup> G. Cadier-Rey, « Le charbon dans la guerre de Crimée », art. cit., p.671-687.

nationaux et surtout des houilles du Midi. Michèle Battesti relie cette substitution à la guerre d'Italie, durant laquelle le gouvernement français prend conscience de sa dépendance d'autant plus fâcheuse que les relations franco-britanniques se tendent sur les questions de Savoie et d'Égypte<sup>1299</sup>. Les débats insulaires sur la définition juridique du charbon auraient alors assez inquiété les Tuileries pour s'engager dans un programme de souveraineté énergétique tenu par ailleurs pour souhaitable depuis deux décennies au moins<sup>1300</sup>. La guerre d'Italie a toutefois moins imposé que précipité une décision adoptée au premier semestre 1857, quand la propulsion vapeur sur tous les navires de guerre est décidée<sup>1301</sup>. L'amélioration récente des communications ferroviaires méridionales sert alors la décision de l'amiral Hamelin, ministre de la Marine, et en permet la prompte réalisation.

En janvier 1848, au terme de travaux et de dépenses considérables pour relier Avignon à la cité phocéenne, le charbon de La Grand-Combe atteint Marseille. Le bassin houiller cévenol de la Cèze, exploité méthodiquement depuis la monarchie de Juillet, mais gêné par l'insuffisance des routes terrestres, bénéficie de l'ouverture de la ligne Bessèges-Alès en 1857. L'année suivante, la section Graissessac-Béziers est terminée. Au début des années 1860, la Marine attend impatiemment l'achèvement d'une ligne directe réunissant Aubagne à Valdonne, achevée en 1868<sup>1302</sup>. Ces liaisons permettent de livrer le « Graissessac » au port de Sète, tandis que La Seyne reçoit les houilles de la Roche bleue (ou Rocher Bleu) et de La Grand-Combe, mais aussi le charbon des mines de Lalle et de Robiac-Bessèges venant des Cévennes gardoises<sup>1303</sup>. Progressivement, l'abaissement consécutif des coûts de transport confirme le bien fondé du choix des charbons méridionaux dans les ports marchands et militaires de la façade méditerranéenne<sup>1304</sup>. Les experts soulignent, en outre, l'avantage d'un marché d'approvisionnement court permettant de limiter le volume des stocks, ce qui réduit d'autant les poussiers que l'on ne sait pas alors bien transformer en briquettes. En 1864, alors que Toulon s'approvisionne désormais en charbons méridionaux, la préfecture maritime propose de réduire de moitié les stocks — 20 000 tonnes — en réservant les charbons anciens aux forges de l'arsenal<sup>1305</sup>. La fluidité croissante des approvisionnements terrestres n'est qu'un élément de la politique navale de substitution des charbons anglais par les charbons régionaux. Imitant la firme Worms, mais également l'Amirauté anglaise, le gouvernement impérial décide de s'approvisionner au carreau même des puits. Les meilleurs sont explicitement

<sup>1299</sup> BATTESTI, II, p. 804 ; BRISOU, I, p. 707-708.

<sup>1300</sup> Baron Tupinier, *Considérations sur la Marine (...)*, *op.cit.*, p. 318.

<sup>1301</sup> BRISOU, I, p. 707.

<sup>1302</sup> <https://www.lignes-oubliees.com/index.php?page=barque>

<sup>1303</sup> Xavier Daumalin et al., *Gueules Noires de Provence*, Marseille, Jeanne Lafitte, 2005 ; [https://www.ohm-provence.org/IMG/pdf/tohm\\_quartiers\\_puits\\_web.pdf](https://www.ohm-provence.org/IMG/pdf/tohm_quartiers_puits_web.pdf)

<sup>1304</sup> SHM-V-M, 17 GG-3, Directeur du Matériel, Dupuy de Lôme, « Note sur l'approvisionnement de charbon pour les navires de la Marine Impériale dans les ports français », 19 avril 1859 ; Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *La Compagnie de navigation française des Messageries Maritimes de 1851 à 1914 : Entreprise de transport et service public*, Thèse d'Histoire contemporaine, 30 novembre 2002, Université Paris IV-Sorbonne, dir. Dominique Barjot, vol. 2, p. 175-180.

<sup>1305</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, PRÉFET MARITIME (TOULON) AU MINISTÈRE DE LA MARINE, 15 JUILLET 1864 ; BRISOU, II, p. 709.



désignés par la Marine qui veut des charbons d'aussi bonne tenue que le « Cardiff » et le « Newcastle ». Le contrôle des charbons, leur manutention, leurs essais font alors l'objet de règlements draconiens pour obtenir le meilleur et en garantir la valeur, une fois les stocks constitués<sup>1306</sup>.

En deux années (1859-1861), la substitution est menée à bon terme. Rédigée à la veille de la guerre d'Italie, une « Note sur l'approvisionnement de charbon pour les navires de la Marine impériale » estime que les dépôts toulonnais sont pour moitié de provenance anglaise et pour moitié de provenance nationale. Rapidement, la part des houilles anglaises tombe au tiers des dépôts. Parmi les charbons nationaux, les produits miniers régionaux — Grand-Combe, Graissessac, Rocher Bleu, Bessèges — dominant, tandis que les produits des gisements de la Loire représentent le quart des réserves. Les marchés passés avec les entreprises minières nationales imposent ultérieurement aux gisements stéphanois de fournir annuellement moins de 4 000 tonnes de combustible par an contre 29 000 tonnes pour les mines du Midi. En 1861, la domination méridionale est devenue écrasante, tandis que les charbons anglais « se sont trouvés à peu près écartés du parc » toulonnais et des dépôts algériens<sup>1307</sup>. Jusqu'alors constitués de charbons anglais, les stocks navals au Levant sont ultérieurement touchés par ce remplacement. En 1861, la constitution d'une réserve dans le port d'Alexandrie pour le compte des transports de troupes et de matériel servant dans l'océan Indien et les mers orientales se fait par l'envoi de charbons partiellement ou en totalité méridionaux. En 1866, les rapports sur les dépôts de Beyrouth et du Pirée signalent le déchargement de fortes quantités de « Graissessac », de « Décazeville » et de « Bessèges »<sup>1308</sup>. En 1868, après que le ministre a tranché en leur faveur, ce sont des charbons de mines méridionales — Trilys et Graissessac — qui supplantent les charbons gallois dans les dépôts français du Pirée. Spectaculaire après 1859, la percée des charbons nationaux et surtout méridionaux n'élimine pas toutefois les charbons nationaux et britanniques.

La consommation du « Cardiff » et du « Newcastle » demeure ordinaire au Levant durant tout le second XIX<sup>e</sup> siècle et par la suite<sup>1309</sup>. Cette résistance tient au commerce charbonnier européen où les Anglais jouissent d'avantages colossaux, comme producteurs et principaux rouliers du *coal trade*. Ayant pris langue en 1859 avec les administrateurs de La Grand-Combe cherchant alors à pénétrer le marché portuaire espagnol et péninsulaire, la maison Worms les met en garde. Non seulement, la durée de chargement proposée est excessivement supérieure aux pratiques anglaises, ce qui entraîne un net surcoût, mais les prix proposés sont fort supérieurs de dix francs la tonne à ce qu'imposerait, mais sans bénéfices immédiats, la conquête du marché. Décisives pour le marché civil, ces données sont également d'une certaine importance pour l'administration militaire. Transportés par une ample flotte de charbonniers à vapeur, les charbons insulaires bénéficient en outre, au milieu des années 1860, de l'abaissement du fret par l'emploi de machines

<sup>1306</sup> SHD-V-M, 17 GG 3, « Mémoire pour servir aux approvisionnements en combustibles de Toulon et de la Méditerranée », s. d. 1861 ; BRISOU, II, p. 707.

<sup>1307</sup> SHD-V-M, 17 GG 3, « Mémoire pour servir aux approvisionnements en combustibles de Toulon et de la Méditerranée », s. d. 1861.

<sup>1308</sup> SHD-V-M, BB 4-1477, Chemise « 1866 » (courriers consulaires et marchés divers).

<sup>1309</sup> SHD-V-M, BB 4-1459, Inspection générale du *Vautour*, 1904.

« compound »<sup>1310</sup>. Le « Cardiff », que Worms vend au ministère de la Marine 54 francs la tonne en janvier 1854, est acheté 14 francs au début de la guerre contre la Prusse. Les marchés conclus par Worms au profit de la Marine montrent, après 1870, le retour à une prépondérance anglaise. Au tout début de l'Année Terrible, la firme conclut un gros contrat de gré à gré pour livrer de 10 000 à 15 000 tonnes de charbon gallois à Toulon et Marseille. Ceci ne signifie pas pour autant l'élimination des charbons méridionaux, mais le marché est désormais partagé. Avérés dans la gestion des dépôts de la Marine et des Messageries Maritimes de Port Saïd, les achats de « Cardiff » sont également fréquents en Méditerranée centrale. La résistance des houilles anglaises est aussi et enfin une affaire de réputation et d'habitude. Au début de la III<sup>e</sup> République, l'emploi combiné des charbons méridionaux et britanniques est une pratique banale, avec des variations mensuelles, selon les approvisionnements des dépôts utilisés. Au second semestre 1873, le *Kléber*, un aviso mixte déployé sur les côtes nord-africaines, emploie presque seulement des charbons du Midi. Au premier semestre 1874, les chauffeurs du navire brûlent huit tonnes de « Cardiff » et de « Newcastle » sur les 330 consommées<sup>1311</sup>. Connaissant parfaitement les qualités des combustibles nationaux et britanniques, les mécaniciens dosent les apports selon les moments (allumage, marche rapide ou lente) et l'état d'encrassage des foyers<sup>1312</sup>. Les charbons britanniques demeurent ultérieurement un combustible courant dont la part est inégale selon les ports de charbonnage ordinaires, ainsi Toulon, Alger, ou ponctuels tels Le Vigo, Lisbonne ou Gibraltar<sup>1313</sup>. Ni les grèves des mineurs gallois, qui entravent l'approvisionnement du dépôt d'Alger en 1893, ni la crise de Fachoda ne compromettent une filière d'approvisionnement insulaire acceptable puisque que la Marine dispose désormais de ressources charbonnières indigènes et sûres. En 1913, on dépose en Tunisie 9 300 t. de charbon gallois, tandis que Toulon reçoit, entre le 15 juillet et le 31 décembre 1913, environ 90 000 t. de combustible<sup>1314</sup>.

### c. Atouts et défauts des charbons en roches et des agglomérés méridionaux

De nombreuses expériences à terre et à la mer permettent parallèlement de distinguer les meilleurs charbons et de proposer les mélanges les mieux adaptés aux machines marines. Jugées très bonnes pour les usines métallurgiques, les houilles de Décazeville et d'Aubin retiennent peu l'attention de la Marine, car d'une « puissance calorifique faible » et d'une « consommation très grande ». Ces charbons posent, en outre, de lourds soucis d'encrassage des tubes. La Marine fait en revanche un large emploi — 1/3 de ses achats — des charbons de Graissessac, jugés les meilleurs

<sup>1310</sup> Commandant Davin, « Le charbon au point de vue naval », *Revue des Deux Mondes*, t. 34, 1906, p. 309-329 ; [https://fr.wikisource.org/wiki/Le\\_Charbon\\_au\\_point\\_de\\_vue\\_navail](https://fr.wikisource.org/wiki/Le_Charbon_au_point_de_vue_navail).

<sup>1311</sup> SHD-V-M, 190 GG 2-11, « Pochette Aviso Le *Kléber* dans la campagne (1872-1874) », Rapports semestriels.

<sup>1312</sup> À titre d'exemple, on peut suivre les notes du maître mécanicien du *Kléber*, relatives à la consommation en charbon de cet aviso de la station d'Algérie (1872-1874) commandé par le commandant Cavelier de Cuverville. Cf. SHD-V-M, 190 GG 2-11.

<sup>1313</sup> G. Garier & A. Croce, *Les cuirassés « échantillons »*, t. 1, p. 113.

<sup>1314</sup> SHD-T-M, 170 C-232, 3<sup>ème</sup> section de l'EMG à la direction militaire des service de la Flotte, 19 septembre 1913 ; *ibidem*, La même à la même, 10 juin 1913.

charbons du Midi « pour la navigation », et qui n'exigent ni mélanges ni préparatifs<sup>1315</sup>. En 1868, un long article de la *Revue Maritime et Coloniale* consacré aux combustibles de la Marine confirme la réputation d'excellence des houillères de Graissessac. Elles « produisent du charbon gras et demi-gras, qui possède une cohésion assez forte », une qualité très importante aux yeux des marins qui refusent les charbons friables et donc poussiéreux. Supportant bien d'être mélangé à d'autres, ce charbon « flambe bien, donne une certaine quantité de mâchefers, mais qui sont peu lourds et peu adhérents sur les grilles<sup>1316</sup> ». Les notes prises à la mer, au début de la Troisième République, confirment l'usage fréquent et la solide réputation de ces agglomérés méridionaux<sup>1317</sup>. Les qualités respectives des autres gisements, leur faible coût — surtout le lignite du Rocher-Bleu —, la priorité de l'indépendance énergétique des forces navales se conjuguent pour diversifier les fournisseurs. Les personnels de l'arsenal veillent toutefois soit à réserver les charbons de qualité inférieure aux navires de servitude comme aux chaudières des ateliers soit à les mélanger aux Graissessac afin de conserver les qualités attendues d'un charbon nautique : une chauffe rapide et homogène, un tirage « ordinaire », un déchet réduit de cendres et de mâchefer. La question de l'emploi des agglomérés ou des briquettes des houillères du Midi trouve enfin sa solution dans cette décisive décennie 1860.

D'un coût jugé excessif, les briquettes du Midi n'ont initialement pas bonne réputation, car jugées friables et très malodorantes. Les marins hésitent entre le refus et l'acceptation sans enthousiasme. Au début de la décennie 1860, elles sont condamnées par le commandant de la station navale d'Égypte dont le dépôt est constitué par une livraison (officieuse) des Messageries Impériales. Mettant à l'épreuve les agglomérés de La Grand-Combe en 1864, une commission du *Montebello* juge, en revanche, leur emploi aussi commode que les charbons ordinairement utilisés que ce soit pour l'allumage des feux, la production et l'entretien de la vapeur. Ces produits présentent, en outre, l'avantage de ne pas adhérer aux grilles. Pour autant la solidité des briquettes est médiocre et leur désagrégation soulignée. Reprenant ces données, la commission recommande de les employer sur des navires navigant à proximité de Toulon et de ne pas les embarquer sur des navires de guerre, surtout en mission<sup>1318</sup>. La rue Royale, qui suit de près ce que font les Messageries, surmonte les premiers refus<sup>1319</sup>. Les agglomérés font l'objet d'essais à la mer sur de petites unités en les associant aux lignites du Rocher-Bleu dont l'allumage est aisé. Durant l'expédition du Mexique, l'emploi massif des agglomérés de Graissessac et de Portes-et-Sénéchal satisfait les commandants et leurs mécaniciens. Ces derniers louent l'excellence des briquettes « Portes-et-Sénéchal ». Résistants, ces agglomérés brûlent bien et sont d'un coût modéré. Ceux que fournissent les mines de Graissessac se révèlent en revanche décevants, car friables et poreux, le brai, qui sert de liant, étant mal pulvérisé. L'amélioration des procédés de mélange du brai et des poussières comme l'imitation des meilleurs produits — Anzin, Portes-et-Sénéchas — permettent de

<sup>1315</sup> SHD-V-M, 17 GG 3, « Houilles Françaises. Terrain Houiller du Midi » dans « Mémoire pour servir aux approvisionnements en combustibles de Toulon et de la Méditerranée », s. d. 1861.

<sup>1316</sup> Anonyme, « Exposition universelle de 1867 », art. cité, *La Revue Maritime et coloniale*, t. 22, 1868, p. 478-479.

<sup>1317</sup> SHD-V-M, Commandant Cavellier de Cuverville (*Kléber*), « Rapport semestriel », 2<sup>e</sup> semestre 1873, 31 décembre 1873

<sup>1318</sup> SHD-V-M, 2010, PA 45/13, Commission d'expérience, « Rapport sur les briquettes de la Grand Combe », 11 novembre 1864, Cahiers manuscrits sur les commissions d'expérience (1862-1864).

<sup>1319</sup> SHD-V-M, BB 4-1485, Ministre de la Marine au CV Fisquet, 18 janvier 1861.

résoudre ces embarras<sup>1320</sup>. Une génération plus tard, les briquettes d'une dizaine de kilos chacune, qui présentent de gros atouts sur le charbon en vrac, sont d'un emploi ordinaire sur les grandes unités servant en Méditerranée qui emploient les agglomérés cévenols, mais également les briquettes de l'usine de Port-de-Bouc de la Société des charbons agglomérés du Sud-Est<sup>1321</sup>. C'est bien désormais toute la chaîne énergétique qui repose en partie sur des approvisionnements régionaux.

### 1. 5. 3. L'indispensable recours aux fournisseurs nationaux et européens

Au-delà d'un premier cercle régional d'approvisionnement qui a permis l'émergence de cet arsenal, Toulon s'appuie sur un réseau national et européen de fournisseurs spécialisés. Ancienne, cette dilatation extra-régionale n'est nullement singulière<sup>1322</sup>. Depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et tout au long du siècle suivant, les considérables besoins alimentaires et matériels des arsenaux ont étendu leurs réseaux d'approvisionnement à la France entière, mais également au-delà des frontières ainsi vers les Balkans et l'empire d'Autriche. Si la géographie de ces flux comme les produits sont modifiés par l'industrialisation de la France et de sa Marine, les grands traits hérités de l'âge moderne demeurent bien visibles bien après le milieu du siècle.

#### a. Les atouts d'une grande puissance agricole, halieutique et industrielle

Dans leurs études d'une guerre que se livreraient la France et le Royaume-Uni, les stratèges navals comme les chefs de la Marine de la monarchie de Juillet opposent, comme une évidence, la dépendance des îles Britanniques, dont toute l'économie repose sur le commerce international, à la souveraineté logistique relative de la France, bénéficiant de la diversité de ses productions et de ses ressources. Très forcée sous la plume des essayistes les plus exaltés, cette opposition perd de vue des produits aussi essentiels que les bois de mâture que la Marine trouve au Canada et dans la Baltique, tandis que l'essentiel du charbon qu'elle achète vient alors du Royaume-Uni<sup>1323</sup>. À juste titre toutefois, l'espoir de s'affranchir de ces dépendances est soutenu par l'industrialisation de la France et de ses arsenaux<sup>1324</sup>. La couverture nationale des besoins alimentaires et stratégiques de la Marine est également, et à juste titre, un atout pérenne que permet la complémentarité bio-climatique des régions nationales, maritimes ou non. À l'exception des bois de mâtures, les forêts française sont ainsi en mesure, au milieu du siècle, de fournir les 130 essences forestières qui

<sup>1320</sup> Anonyme, « Exposition universelle de 1867 », art. cité, *La Revue Maritime et coloniale*, t. 22, 1868, p. 476.

<sup>1321</sup> M. Guérout et J. -P. Laporte, *Le Magenta (...)*, *op. cit.*, p. 123-125; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Usine\\_à\\_boulets\\_agglomérés](https://fr.wikipedia.org/wiki/Usine_à_boulets_agglomérés).

<sup>1322</sup> David Plouviez, « Contraintes de temps, contraintes d'espaces. L'approvisionnement des ports-arsenaux français au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117, 3, 2010, p. 62.

<sup>1323</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)* *op. cit.*, p. 315-318.

<sup>1324</sup> *Ibidem*, p. 298-299.

entrent dans la construction, l'équipement et l'armement d'un navire<sup>1325</sup>. L'amélioration des moyens de communications régionales, maritimes, fluviaux et terrestres, comme la spécialisation économique des provinces et des centres urbains, ont confirmé cette mobilisation des ressources nationales<sup>1326</sup>. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, l'aménagement de routes forestières sous le Premier empire et l'emploi maximal des voies d'eau et des canaux permettent à Toulon d'obtenir une partie de ses « fers » et de son bois dans l'Est bourguignon, en Franche-Comté comme dans les Pyrénées<sup>1327</sup>. La densité comme le perfectionnement des voies de communication intérieures bénéficient à tous les secteurs productifs travaillant de près et de loin pour les forces navales. En confiant aux forges royales de Guérigny le soin de fournir aux forces navales ses chaînes de mouillage et ses câbles-chaînes, la Marine de la Restauration fait un choix judicieux puisque les voies fluviales relient le site nivernais aux grands arsenaux portuaires<sup>1328</sup>. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle et sous le Second empire, la Bourgogne vend à Toulon des fèves et des bois ; Rennes lui fournit de la « toile rurale » ; Darnétal, en Normandie, des toiles à voile. À la fin du Second empire, Toulon reçoit du Nord des agglomérés de charbon — les briquettes d'Anzin — que l'on réserve pour les essais des chaudières et des machines en expériences de recette, pour lesquelles, une décennie auparavant, n'étaient utilisés que des charbons anglais. Parallèlement, l'Ouest s'impose comme le premier fournisseur de salaisons et de conserves de la Marine<sup>1329</sup>. Très appréciée par la qualité de son travail et par l'ampleur de sa chaîne de fabrication (4 000 voire 5 000 kg/jour), l'usine de Rochefort (en régie) est, avant 1890, la seule unité de fabrication des conserves de boeuf que fournit, par la suite, l'industrie privée du « Grand Ouest »<sup>1330</sup>. Enfin, les conserveries bretonnes produisent au dernier tiers du siècle ces dizaines de milliers de boîtes de sardine à l'huile qui font partie de l'ordinaire à partir de 1874 et remplacent, sur les tables navales, le fromage<sup>1331</sup>. Outre les munitions de bouche, la France offre à l'arsenal varois les produits manufacturés que le tissu industriel provençal, gêné par l'urbanisation de Marseille, ne peut pas ou ne peut plus fournir.

La capitale et sa proche banlieue (Corbeil, Vincennes) captent la plupart des commandes de l'outillage spécialisé : tubes de chaudière, cuisines distillatoires, meules, forges portatives, compas, mais également scies, locomobiles, grues et treuils. Au début de la Troisième République, ce sont les ateliers Claperède, établis sur le canal de Saint-Denis, qui fournissent à la Marine son premier

<sup>1325</sup> J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...)*, *op. cit.*, p. 60-69.

<sup>1326</sup> Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans A. Corvol, *Forêt (...)*, *op. cit.*, p. 487-504.

<sup>1327</sup> J. -M. Goger, « La Marine à l'époque napoléonienne (...) », art. cité, *ibidem*, p. 463-470 ; D. Plouviez, « Contraintes de temps (...) », art. cité, p. 60.

<sup>1328</sup> Edgard Strigler, « Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 27, 2019, p. 126-127.

<sup>1329</sup> SHD-V-M, CC 2-956, n° 47, M. Margain, Chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », s. d. (début 1861) ; *ibidem*, G. Second, Chirurgien en chef, Toulon, « Appréciation raisonnée du rapport médical d'ensemble de Mr. le chirurgien principal Margain », 19 mars 1861 ; J.-N. Marlier, *Les approvisionnements (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 157.

<sup>1330</sup> SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 55-56.

<sup>1331</sup> Cf. C. Fredj et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile (...) », art. cité.

torpilleur « fait en France<sup>1332</sup> ». En 1891, la Royale se tourne vers la société Sautter-Harlé, célèbre entreprise parisienne, pour équiper d'une machine électrique le *Gustave-Zédé*, son premier sous-marin opérationnel. Une décennie plus tard, l'équipement des sous-marins en moteurs diesel s'appuie sur une poignée de firmes parisiennes, sans qu'il soit possible de renoncer aux équipements pionniers des entreprises allemandes. Outre la capitale, les villes et les régions tournées vers l'exportation des armes et des navires participent aux commandes navales. Saint-Chamond et le port du Havre, le berceau des chantiers Augustin Normand, sont des fournisseurs majeurs de torpilleurs et de contre-torpilleurs<sup>1333</sup>. Participant peu et de loin en loin à la modernisation des ateliers de Toulon, les entreprises sidérurgiques de la Loire jouent, en revanche, un rôle essentiel dans la métallisation de la Marine dans le dernier tiers du siècle, quand les procédés Martin, Bessemer et Thomas sont perfectionnés. Fournissant aux arsenaux une partie des blindages navals, de la grosse artillerie et des tourelles, les entreprises métallurgiques de Saint-Chamond et du Creusot, comme leurs concurrentes mineures, sont également présentes sur les secteurs mécaniques<sup>1334</sup>. Cet appel aux fournisseurs agricoles et industriels nationaux est complété par le recours aux produits, matières premières et matériels européens, proches et lointains, dont l'importance et la provenance changent considérablement entre le premier et le second XIX<sup>e</sup> siècle.

#### **b. L'Europe méridionale et le Royaume-Uni : constantes et changements de deux marchés d'approvisionnement bien distincts**

Bien avant 1860, la France doit faire appel aux bois étrangers, les contrats d'approvisionnement conclus avec des fournisseurs nationaux se révélant décevants et parfois insuffisants. Comme par le passé, Toulon trouve en Europe méridionale le bois qui lui est nécessaire. Les ressources forestières de l'empire Ottoman, dont l'achat avait causé bien des avanies à la fin de l'Ancien régime, sont négligées au siècle suivant. Les bois de l'Ukraine méridionale, qui avaient été employés à la fin du règne de Louis XVI, sont également délaissés. Les forêts de l'Empire d'Autriche (Styrie, Illyrie, Hongrie)<sup>1335</sup> sont, en revanche, un gisement d'approvisionnement régulier pour la Marine qui continue d'employer les essences des forêts italiennes, très utilisées dans le dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1336</sup>. Les ressources minérales,

<sup>1332</sup> <https://patrimoine.seinesaintdenis.fr/Usine-des-chantiers-Claparede-puis-Ateliers-et-chantiers-de-la-Loire-puis>

<sup>1333</sup> L. Piaud, « Jacques-Augustin Normand », *Le Génie Civil. Revue générale des industries françaises et étrangères*, n° 128, 12 janvier 1907, p. 179-180.

<sup>1334</sup> B. Lutun, « Du fer à l'acier (...) », art. cité, p. 151-178.

<sup>1335</sup> Gilbert Buti, « Un arsenal méditerranéen et ses aspects forestiers : Toulon au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, dans A. Corvol, Forêt (...), *op. cit.*, p. 487-504 ; David Plouviez, *La Marine française (...)*, *op. cit.*, p. 135-136.

<sup>1336</sup> G. Buti, « Un arsenal... », art. cité, p. 494-495 ; David Plouviez, *La Marine française (...)*, *op. cit.*, p. 194-195.

essentiellement espagnoles et sardes, sont également d'une certaine importance dans les industries sidérurgiques et métallurgiques travaillant pour la Marine<sup>1337</sup>.

Alors que les pays méditerranéens sont et demeurent des périphéries agro-forestières, le Royaume-Uni est tout à la fois un fournisseur de matières premières, ramenés du monde entier par les cargos britanniques, et de matériels spécialisés, construits en Grande-Bretagne. Avant 1860, l'industrie mécanique et navale comme la sidérurgie insulaires sont tout simplement essentiels à la bonne marche des forces navales de la France et de l'Europe. Ce sont elles qui fournissent à la Royale des machines et des moteurs pour équiper ses premières générations de croiseurs à vapeur. Avant 1847, pas moins de 98 machines sont acquises à Liverpool, Londres, et Leeds auprès de firmes réputées comme Barnes et Miller, Maudslay, Sons et Field, Fawcett et Preston<sup>1338</sup>. L'avance métallurgique britannique assure également aux chantiers insulaires une part considérable du marché de la construction en fer. Au milieu du siècle, l'établissement de centaines d'ouvriers et d'ingénieurs britanniques, comme le développement des chantiers privés et arsenaux nationaux permettent de s'émanciper de cette dépendance technologique. Ce sont désormais les FCM, Mazeline et Schneider qui dotent la Marine en machines. Cette autonomie mécanique et industrielle résiste ultérieurement aux embarras techniques causés par les débats autour du cuirassé. Après 1860, l'importation de matériels britanniques demeure limitée — l'achat sous brevet des torpilles Whitehead — ou ponctuelle. L'imitation et l'innovation permettent ainsi aux firmes nationales comme Augustin Normand, le concurrent direct de Thornycroft, de s'imposer sur le marché national et de faire jeu égal à l'international. Pour les autres fournitures insulaires que sont les vivres et les matières premières, les phases de dépendance et d'autonomie alternent.

Au milieu du siècle, Paris, qui fut pourtant le berceau de l'appertisation et l'un des sièges de la conserverie, a laissé sa place à Londres, le premier pôle d'exportation alimentaire britannique. La diffusion précoce du procédé inventé par Appert, l'innovation anglaise de la boîte en fer-blanc, le rôle de la capitale insulaire dans le commerce des produits alimentaires européens et non-européens ont contribué à la prééminence britannique dans ce secteur. Sous le Second empire, pas moins de huit commandes sont ainsi passés avec la firme Harper entre 1852 et 1870 par la préfecture de Toulon pour la fourniture de conserves de bœuf et de mouton. Le développement des firmes spécialisées bordelaises et mancelles comme la qualité des procédés nationaux permettent à la Marine de s'émanciper de cette filière britannique dans le dernier tiers du siècle<sup>1339</sup>. Pour des raisons exposées précédemment, les charbons insulaires forment, avant 1860, le gros des dépôts provençaux et l'essentiel des autres points de relâche des unités en Méditerranée. Après 1860, la part du Royaume-Uni dans les achats navals toulonnais « à l'étranger » - conserves, machines,

---

<sup>1337</sup> Nous avons tardivement envisagé l'origine des produits métalliques, finis ou semi-finis, employés dans les arsenaux de la Marine qui, sans avoir de fortes capacités sidérurgiques, sont d'actifs centres métallurgiques. Les sources employées pour notre travail, qui proviennent de la préfecture de Toulon, mentionnent la qualité et les emplois des fers, des « vieux bronze » et du cuivre, mais pas la provenance de ces métaux. Dans l'attente d'une consultation renouvelée, on s'en est tenu ici à l'exploitation de la littérature seconde.

<sup>1338</sup> D. Brisou, « Vapeur et navires de guerre », art. cité, p. 180-183.

<sup>1339</sup> C. Fredj et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile (...) », art. cité, p. 99-109.

charbon - diminue en revanche sous l'effet combiné du rattrapage industriel, minier et agro-industriel de la France et de l'abaissement du fret ferroviaire terrestre.

#### 1. 5. 4. L'appel limité aux ressources ultra-marines

Au XIX<sup>e</sup> siècle comme aux siècles précédents, la base toulonnaise recourt peu aux ressources ultra-marines et coloniales<sup>1340</sup>. Cela est très net pour les munitions de bouche. Durant la guerre de Crimée, l'augmentation soudaine du prix des salaisons, plus ou moins provoquée par les fournisseurs, amènent la Marine à s'approvisionner aux Etats-Unis. Comme le Midi de la France, mais également l'Italie souffrent d'une crise de production, la France et le Royaume-Uni trouvent au Maroc, en Égypte, en Tripolitaine et dans une certaine mesure outre-Atlantique les céréales dont ont besoin leurs forces armées, mais également leurs populations civiles. Dès la fin du conflit, la géographie des achats reprend ses anciens flux nationaux, régionaux et européens<sup>1341</sup>. Les achats alimentaires ultra-marins demeurent bornés à des produits bien connus, — le thé, le café, le poivre, le cacao — et à quelques « nouveaux venus » qui, souvent, suscitent les réticences des médecins et des marins. Ainsi à la fin du siècle, l'achat expérimental de conserves néo-calédoniennes bute devant la qualité jugée inférieure des boeufs australiens importés sur le Caillou, et dont le long transport sur mer aurait réduit la valeur gustative<sup>1342</sup>. Pour les marines de guerre française et britannique, l'expérimentation de la lime antillaise après la guerre de Crimée, avec laquelle on pensait remplacer le jus de citron sicilien, tourne court, les qualités anti-scorbutiques de celui-ci s'avérant incomparablement supérieures<sup>1343</sup>.

Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les munitions navales « ordinaires et générales » que sont les essences forestières comme les ressources végétales et leurs sous-produits, sont et demeurent essentiellement européennes. Essentiellement, mais non exclusivement, certains bois américains, africains et asiatiques ayant trouvé à s'employer depuis l'ère moderne<sup>1344</sup>. Sous la monarchie de Juillet, le gaïac, un bois très dur provenant d'Amérique centrale, et les conifères nord-américains, dont on se sert pour les mâts et les planches, sont les principaux bois non-européens employés dans l'arsenal. Les quantités importées en outre restent modestes<sup>1345</sup>. Le remplacement d'une partie des fournitures en bois de l'arsenal de Toulon, ravagées par un incendie en août 1845, signale le transfert de 150 stères de planches du Nord (Baltique) et du Canada, soit un centième de la quantité de bois détruite par l'incendie. Les autres envois de bois de construction et de planches signalés

<sup>1340</sup> S. Martin, *Rochefort (...)*, *op. cit.*, p. 205-207.

<sup>1341</sup> Jean-Louis Miège, « La guerre de Crimée et le commerce des blés en Méditerranée », dans J. -L. Miège, *Les céréales en Méditerranée*, CNRS éditions-éditions La Porte, 1993, p. 145-156.

<sup>1342</sup> SHD-V-M, BB 8-983, Commission extra-parlementaire de la Marine (1894-1895), « Séance du 23 février 1894, Déposition de M. le contre-amiral Maigret », p. 55.

<sup>1343</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-245, Préfet Maritime-Toulon au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 16 mars 1858 ; *ibidem*, Le même au même, 22 décembre 1858.

<sup>1344</sup> Françoise Hatzenberger, « Bois antillais et marines de guerre de l'Ancien Régime », dans A. Corvol, *Forêt (...)*, *op. cit.*, p. 471-485.

<sup>1345</sup> Les instructions ministérielles autorisent le PM à acheter des fournitures de gaïac, de buis et de chêne vert nécessaire pour six mois, mais sans donner une idée chiffrée de ces achats : SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup> -2, Dépêche télégraphique, Marine-Paris à Marine-Toulon, 16 avril 1845, 3 h 15 du soir.



proviennent soit d'Europe soit de France même. Deux décennies plus tard, le préfet maritime questionne l'opportunité d'un marché général pour acheter du bois d'orme du Canada dont les quantités travaillées à Toulon sont modestes<sup>1346</sup>. À la fin du siècle, les achats d'essences forestières nord-américaines — *yellow pine* et chêne d'Amérique — se poursuivent, mais ne concernent que des volumes restreints, les besoins en bois étant devenus secondaires<sup>1347</sup>. Cette modeste mobilisation des produits ultra-marins, qui étonne dans ce premier âge de la mondialisation, témoigne-t-elle de la routine administrative ? De nombreux rapports sur les bois canadiens et les autres « munitions navales » ultra-marines ont avancé des raisons techniques, sans doute décisives, pour ne choisir que le produit nécessaire et sans équivalent européen.

#### **a. Une curiosité attentive pour les produits ligneux et végétaux et quelques projets d'acclimatement**

Dès 1818, reprenant une filière d'approvisionnement ouverte au XVIII<sup>e</sup> siècle, les ports ponantais reçoivent puis exploitent du pin jaune du Canada<sup>1348</sup>. Bien que Toulon emploie le bois des pins venant des Alpes et de la Baltique, les usages ordinaires réglant le travail des arsenaux, obligent la base à recevoir, de temps à autre, des planches et des mâts canadiens. Ces tentatives devaient tourner court. La conservation du pin jaune canadien, moins apprécié que les essences russes et alpines, exigeait, en effet, des précautions particulières — l'enfouissement dans le sable — si rigoureuses qu'on en acheta peu<sup>1349</sup>. L'arrêt de cette ouverture ultra-marine n'est nullement isolé. Poussant naturellement sur les côtes du Malabar comme en Birmanie, le teck est employé par les Britanniques au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle sur les chantiers indiens puis importé outre-Manche pour les réparations et quelques armements. Son emploi sur une grande échelle s'avéra toutefois impossible et inopportun dans le contexte politico-naval insulaire des années 1820-1840<sup>1350</sup>.

La précoce insertion du port varois dans l'exploration de l'Océanie lui permet, en revanche, d'être partie prenante dans l'acclimatement de produits susceptibles d'intéresser la Marine. La découverte par Cook du *formic tenax*, le « lin de Nouvelle-Zélande », fait ainsi espérer l'exploitation de ses fibres pour remplacer le chanvre, dont les meilleures qualités viennent de la Baltique. Si la Marine se fournit sur place, les commis britanniques, mieux implantés, captent le meilleur de ce produit stratégique. Fondé en 1786, le jardin botanique de Toulon<sup>1351</sup>, la seule

<sup>1346</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup> -410, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 16 août 1864.

<sup>1347</sup> Ministère de la Marine et des Colonies, *La Marine à l'exposition universelle de 1878*, t. II, *op. cit.*, p. 332.

<sup>1348</sup> John Knowles, « Recherches sur les moyens employés dans la Marine anglaise pour la construction des bois et des vaisseaux », *Annales Maritimes et Coloniales*, II<sup>ème</sup> partie, 1825, t. 2, p. 391-394 ; S. Martin, *Rocheport (...)*, *op. cit.*, p. 205 notes 90-94 et p. 206-207.

<sup>1349</sup> Anonyme, « Mâts en bois du Canada », *Annales Maritimes et Coloniales*, 2<sup>e</sup> série, 1834, p. 270-304.

<sup>1350</sup> A. Lambert, *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval Mastery 1815-1850*, Londres, Conway Maritime Press, 1991, p. 178-188.

<sup>1351</sup> Jean Vuillet, « Les Jardins royaux de Provence et le Jardin botanique et d'acclimatation de la Marine de Toulon », *Revue de botanique appliquée et d'agriculture coloniale*, 20<sup>e</sup> année, bulletin n° 230-231, Octobre-Novembre 1940. p. 694-721.

institution portuaire métropolitaine à conduire l'acclimatement des espèces végétales de l'hémisphère sud, est appelé à réaliser l'introduction de cette plante textile<sup>1352</sup>. Trente pieds de lin de Nouvelle-Zélande sont plantés par le jardinier botaniste Robert sur la presqu'île du Mandrier. Bien que cette plantation suscite, en 1829, l'enthousiasme (sincère ?) du médecin naturaliste Hubert Lauvergne, l'acclimatement du *formic tenax* est rapidement suivi de sévères désillusions. Une fois travaillées par les cordiers, ses fibres résistèrent bien moins à l'humidité que les variétés de chanvre européennes et russes qui maintiennent leur hégémonie.

## **b. Essentiellement des médicaments, des toniques et des essences forestières pour des secteurs de niche**

Si l'on omet ces expériences nord-américaines et océaniques, les principaux produits « coloniaux » acquis dans les ports de guerre métropolitains demeurent, avant 1880, ceux que la Marine importait déjà au XVIII<sup>e</sup> siècle d'Amérique Latine et d'Asie. Il s'agit, en premier lieu, de produits médicaux analgésiques (opium), émétiques ou antisyphilitiques, tels l'épica, le copahu et le cubèbe. Il s'agit également de denrées alimentaires bien connues depuis l'époque moderne, tels le rhum, la mélasse, le café ou le poivre<sup>1353</sup>. Introduits ou généralisés au XIX<sup>e</sup> siècle, le thé chinois, le matico sud-américain ou « herbe à soldat », l'huile de foie de morue, que l'on fait venir de Saint-Pierre-et-Miquelon, le chocolat enfin, mais peu populaire, complètent ce tableau<sup>1354</sup>. Suivant alors d'anciens circuits commerciaux, la plus grosse part de ces drogues, de ces herbes et de ces aliments transite par les ports de Bordeaux, de Nantes et de Marseille. Les ports normands, très anciennement engagés dans le commerce nord-atlantique et ouest-africain, et la Capitale participent également à ces flux<sup>1355</sup>. S'ajoutent à ces « alicaments », à ces épices comme à ces drogues, quelques essences forestières aux qualités irremplaçables<sup>1356</sup>. Il s'agit toujours ici de produits de niche impliquant de faibles volumes.

Ainsi les arsenaux de la marine emploient-ils le gaïac sud-américain. Initialement employé contre la syphilis, ce bois, au grain très résistant, offre des qualités d'autolubrification qui

<sup>1352</sup> F. Pomponi, « Les îles du bassin occidental de la Méditerranée (...) », art. cité, p. 11-12 ; C.Y. Roussel et A. Gallozzi, *Jardins botaniques de la Marine en France : Mémoires du chef-jardinier de Brest, Antoine Laurent (1744-1820)*, Lorient, Coop Breizh, 2004 ; Pierre-Yves Lacour, *La République naturaliste. Collections d'histoire naturelle & Révolution française (1789-1804)*, Paris, Muséum National d'Histoire Naturelle, 2014, p. 505-506 ; S. Martin, *Rochefort (...)*, op. cit., p. 365 ; H. Blais, « Pépinières coloniales : de la valeur des plantes des jardins botaniques au XIX<sup>e</sup> siècle », dans Blais H. et Markovits R., dir., « Le commerce des plantes en contexte global », dossier de la *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 66-3, 2019, p. 81-101.

<sup>1353</sup> Jean-Louis Miège, « La route méditerranéenne de l'opium au XIX<sup>e</sup> siècle », dans G. -J. Aillaud et al., *Herbes, Drogues et Épices en Méditerranée*, Actes de la Table Ronde de l'Institut de Recherches Méditerranéennes et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille, Mémoires et Documents, n° 3, CNRS, 1988, p. 23-42.

<sup>1354</sup> Charles Guyotjeannin et Joseph Lehuenen, « Les îles Saint-Pierre-et-Miquelon productrices d'huile de foie de morue », *Revue d'histoire de la Pharmacie*, 264, 1985, p. 53-65 ; J. -N. Marlier, *Les Approvisionnements (...)*, op. cit., t. 1, p. 73.

<sup>1355</sup> J. -N. Marlier, *Les Approvisionnements (...)*, op. cit., t. 2, p. 725-734

<sup>1356</sup> Cf. Samir Boumedienne, *La colonisation du savoir. Une histoire des plantes médicinales du « Nouveau Monde » (1492-1750)*, Vaulx-en-Velin, Les éditions des mondes à faire, 2018 ; idem, « Le commerce des plantes : Empires, réseaux marchands et consommation (XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle) », dossier spécial, *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 66-3, 2019.

permettent de façonner des poulies endurantes, de solides manches d'outils et toutes les pièces soumises à de nombreux frottements tels les réas des poulies<sup>1357</sup>. Associés aux hélices en porte à faux, les coussinets en bois de gaïac se révèlent si efficaces que l'association des deux procédés permet de régler l'embarrassante question du relèvement des hélices<sup>1358</sup>. La direction des constructions de Toulon acquiert également de l'orme canadien, un bois dur et dense, que l'on emploie, au milieu des années 1860, pour les bordages des embarcations, les bordés et les plats bords<sup>1359</sup>. Importés également d'Amérique du Nord, le *yellow pine* comme le chêne d'Amérique servent à façonner des bordages et remplacent les essences européennes trop coûteuses telles que le pin de Dantzig<sup>1360</sup>. Tardivement envisagées, les ressources forestières et végétales antillaises, jugées fort décevantes à la fin de l'Ancien Régime, n'émergent quasiment pas des registres. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la colonisation de l'Afrique équatoriale et de l'Indochine élargit un peu cette exploitation limitée des produits forestiers et végétaux ultra-marins. Quasi imputrescible, résistant, et facile à employer après avoir été coupé, le teck, que l'on écrit aussi « teak », est employé pour couvrir les ponts des transports de troupes de la classe *Annamite*. Bien que ces navires soient destinés à l'Asie, l'un d'entre eux, le *Duguay-Trouin*, converti en navire-école d'application, croise essentiellement dans les eaux européennes et atlantiques<sup>1361</sup>. L'acajou est également utilisé pour l'ameublement des officiers et des carrés avec d'autres essences européennes comme le chêne de Hongrie. Mais cette filière ligneuse coloniale est entravée par le coût du fret et des procédés de conservation des billes et des planches<sup>1362</sup>. À la fin du siècle, l'isolation des torpilles et quelques mécanismes exigeant l'étanchéité obligent à recourir à du caoutchouc que l'Afrique centrale exporte et dont Bordeaux est un des emporiums européens. Représentant bien peu de choses donc, ces approvisionnements coloniaux sont tous issus du règne végétal. Comme les combustibles et les minerais métalliques et non métalliques viennent de l'Europe et de ses périphéries proches, la contribution coloniale reste expérimentale ou anecdotique. Un rapport du VA Rieunier, commandant l'escadre en 1892, signale l'emploi récent du charbon tonkinois. Bien qu'il présente l'intérêt tactique de ne pas dégager de fumée, le faible « pouvoir calorifique » de ce charbon, bien sûr onéreux à transporter condamne l'expérience<sup>1363</sup>.

<sup>1357</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 16 août 1864 ; art. « G comme gaïac », dans Josse, *op. cit.*, p. 108 ; Françoise Hatzenberger, art. cit., p. 474-475 ; J. -M. Ballu, *Bois de Marine (...), op. cit.*, p. 160.

<sup>1358</sup> BRISOU, II, p. 685.

<sup>1359</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 16 août 1864 ; [https://www.lavoisier.fr/pdf/fichiers/bois\\_marine\\_extrait2.pdf](https://www.lavoisier.fr/pdf/fichiers/bois_marine_extrait2.pdf); [http://www.mandragore2.net/bois/bois.php?page=bois\\_marine](http://www.mandragore2.net/bois/bois.php?page=bois_marine).

<sup>1360</sup> Ministère de la Marine et des Colonies, *La Marine à l'exposition universelle de 1878*, t. II, *op. cit.*, p. 332-333.

<sup>1361</sup> J. -N. Marlier, *Les Approvisionnements...*, *op. cit.*, t. 2, p. 730.

<sup>1362</sup> L'article de Joanny Guillard sur l'exportation des bois coloniaux africains et sur leurs usages donne peu de précisions que n'apporte pas la consultation rapide sur la Toile des *Annales Maritimes* et des *Annales Forestières*. Cf. Joanny Guillard, « La marine marchande française et les bois coloniaux (1850-1950) », dans A. Corvol, *Forêt (...), op. cit.*, p. 429-444.

<sup>1363</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier, « Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant. Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », 24 avril 1892.

## 2. Les ports de guerre ponantais et les établissements de la Marine : des partenaires réguliers de l'arsenal de Toulon

Depuis l'Ancien Régime, les arsenaux français et coloniaux, mais également les établissements de la Marine « hors des ports » (Ruelle et Indret) entretiennent entre eux des relations régulières. Des relations humaines, tout d'abord. Formés dans les ports ponantais, des techniciens portuaires et des spécialistes des divers services des arsenaux, - médecins, ingénieurs maritimes et commis - sont détachés à Toulon, d'où partent en retour des « Levantins » ou « Provençaux » vers les autres bases métropolitaines<sup>1364</sup>. Entre les cinq arsenaux, les envois de vivres, de matériels, de machines, d'armes et de matières premières sont non seulement réguliers mais montrent la complémentarité des ports de guerre<sup>1365</sup>.

### 2. 1. Mutations et déplacements des personnels entre Toulon et les ports ponantais

Les mouvements de personnels entre les cinq ports de guerre semblent avoir été d'une certaine importance. Faute d'études spécifiques sur ces flux, nous nous en tiendrons ici aux cadres de l'administration assimilés aux officiers navigants, dont les carrières peuvent être retracées en croisant les dossiers personnels, les dictionnaires et les notices biographiques. Si les officiers de santé, les chefs des services du Commissariat comme les ingénieurs maritimes sont théoriquement astreints à passer d'un port de guerre à l'autre, aucune réglementation ne détermine leurs affectations ni leur durée. Or, les contraintes de l'exil professionnel pèsent inégalement selon le corps. Considérable pour les officiers de santé, le service colonial est moins lourd au Génie maritime dont les cadres font le gros de leur carrière en métropole, avant que l'émergence et le développement des bases impériales, particulièrement Sidi-Abdallah, Saïgon et Dakar, ne modifient la donne.

Les affectations portuaires des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine oscillent donc entre la rotation et l'enracinement local. Ordinairement, la mobilité des officiers de santé est grande au commencement de leur carrière. Né à Toulon en 1853, Firmin Esclangon alterne pendant deux décennies les postes coloniaux et les missions sanitaires en Méditerranée soit à la mer soit dans la base varoise<sup>1366</sup>. Quasiment toute la carrière de Joseph Gairoard (1851-1886) et d'Auguste Ségard (1824-1892), deux pharmaciens de la Marine, se déroule entre Toulon et les colonies<sup>1367</sup>. L'une des grandes figures de l'école de santé de Rochefort, Armand Follet (1789-1851) alterne, entre septembre 1816 et juillet 1839, les postes coloniaux et les missions enseignantes et

<sup>1364</sup> R. Estienne, « Dupuy de Lôme... », art. cité, p. 212; 241.

<sup>1365</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements (...), op. cit.*, t. 1, p. 76.

<sup>1366</sup> Art « Esclangon (Firmin Victor Toussaint) », BRISOU-SARDET, p. 302.

<sup>1367</sup> Art. « Gairoard (Joseph Marie Pierre) », *ibidem*, p. 343 ; « Ségard (Auguste Émile) », *ibid.*, p. 736-737.

hospitalières à Rochefort. Reprenant son activité dans ce port en 1840, le quinquagénaire ne subit plus d'affectation avant son départ à la retraite en 1851<sup>1368</sup>. Si la rotation métropole-colonies est donc banale, surtout au commencement d'une carrière, les mouvements entre les ports métropolitains sont limités par l'enracinement local, soit familial soit matrimonial. À 46 ans en 1899, soit deux années avant de prendre sa retraite à Toulon, sa ville natale, Firmin Esclangon, est, pour la première fois de sa carrière, affecté au Ponant. Recevant la direction médicale de l'hôpital de Cherbourg, il sert également comme médecin-chef sur l'escadre du Nord. S'il se rend régulièrement à Paris durant sa très longue carrière, l'inspecteur général du service de santé de la Marine Jules Roux accomplit l'essentiel de son cursus à terre dans la base varoise. Une courte mission à Cherbourg comme la tentative malheureuse d'obtenir un poste enseignant à Brest ne devaient pas compromettre son enracinement provençal tout à la fois désiré et circonstanciel. Les affectations à Cherbourg, Brest et Lorient du célèbre médecin Bérenger-Féraud (1832-1900) ne représentent également qu'une fraction d'une longue carrière essentiellement méditerranéenne. Seule, une minorité d'officiers de santé ont authentiquement partagé leur carrière à terre entre les ports métropolitains. Né en 1845 à Toulon, Adrien Guès sert initialement dans le 5<sup>e</sup> arrondissement maritime, reçoit la direction du service de santé de Lorient (1894), puis celle de Rochefort, avant de retrouver définitivement Toulon. La carrière du chirurgien Paul Rouvier (1844-1912) oscille entre les affectations coloniales « classiques » et les périodes d'enseignement et de pratique hospitalière à Rochefort comme à Toulon. Les affectations métropolitaines du pharmacien Benjamin Roux (1814-?) et du chirurgien Louis Roux (1840-1868) s'équilibrent également entre les services ponantais et toulonnais<sup>1369</sup>.

Accomplissant, dans leur grande majorité, le gros de leur carrière en métropole, les officiers du Génie maritime sont plus chanceux que leurs confrères médecins appelés au début de leur carrière à de longs exils ultra-marins et maritimes. Les ingénieurs subissent en revanche une rotation régulière entre les arsenaux du Nord et Toulon, l'institution leur donnant indirectement les moyens de se familiariser avec les pôles d'excellence proches des ports de guerre que sont Indret, La Ciotat et La Seyne. Reconstituées par Dominique Brisou, les biographies des ingénieurs maritimes de la monarchie de Juillet permettent de suivre ces mouvements. Victor-Charles Gervaize débute sa carrière à Brest, passe aux établissements de la Marine d'Indret (1840-1843), travaille brièvement à Toulon, avant de faire un grand tour de formation au Royaume-Uni puis aux États-Unis (1844-1845). De retour, il sert à Brest, dirige les services du génie à Rochefort et revient à Toulon où il est nommé inspecteur du génie maritime en 1873. Les carrières de Jean-Charles Paulin de Montety (Indret, Toulon) et de Louis Lecointre (Lorient, Sénégal, Toulon) sont également marquées par une rotation assez équilibrée entre les ports. Cette alternance connaît toutefois quelques grandes exceptions où la main (fort visible) du patronage et du « pantouflage » est à l'oeuvre. Sorti de Polytechnique en 1856, reçu élève ingénieur maritime en 1858, Antoine Jean

<sup>1368</sup> Art. « Follet (Nicolas *Armand*) », *ibidem*, p. 323.

<sup>1369</sup> Art. « Bérenger-Féraud (Laurent-Jean-Baptiste) », *ibidem*, p. 42 ; art. « Guès (Adrien Louis François) », *ibid.*, p. 389 ; art. « Roux (Eustache Antoine *Benjamin*) », *ibid.*, p. 709 ; art. « Roux (Louis Achille) », *ibid.*, p. 713.

Aimable Lagane (1838-1910) sert quelque temps à Lorient puis rejoint Toulon, avant de rejoindre les chantiers de la Seyne qu'il dirigera de 1875 à 1900, succédant à Dupuy de Lôme, dont la carrière avait suivi un cours très similaire<sup>1370</sup>. Intégrant le corps du Génie maritime en 1837, ce dernier apprend le métier à Paris, passe à Toulon, complète outre-Manche sa formation, et revient dans le port provençal où il s'enracine en épousant la fille du médecin en chef Aubert et se lie avec les grands notables industriels locaux<sup>1371</sup>.

## 2. 2. Des échanges opportunistes de produits alimentaires et de matériels

Formidable centre d'achat et de redistribution des approvisionnements consommables ou non de la Marine, Toulon entretient, depuis l'Ancien Régime, un flux constant de matériels et de vivres avec les autres ports de guerre et les établissements navals hors des ports<sup>1372</sup>. Il s'agit non seulement de se débarrasser de surplus et des matériels usés, mais aussi de satisfaire des demandes urgentes générées par les incendies, les naufrages comme les besoins coloniaux. ne fois les besoins identifiés et quantifiés par les agents des directions de chaque arsenal, leur liste est alors communiquée aux autres ports de guerre qui tentent de gérer « entre eux » leurs excédents et de leurs pénuries. Les services parisiens, reliés aux ports par télégraphie aérienne puis électrique, assurent, le cas échéant, une forme de relais<sup>1373</sup>. Les matières premières, les produits semi-finis, les armes comme les machines rentrent également dans ces échanges inter-portuaires. À titre d'exemple, Toulon demande en 1887 de l'étamine pour fabriquer des pavillons, quand les ports ponantais disent alors avoir besoin de matériel d'éclairage, d'huile alimentaire, de vin de campagne, de médicaments et de canons<sup>1374</sup>. Certaines constantes dans les demandes portuaires permettent de percevoir des complémentarités régionales.

### 2. 2. 1. Les envois alimentaires dominant jusqu'au Second empire

Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les « vieux fers », le bronze des bouches à feu condamnées, les objets de manutention (caisses, bouteilles) comme les envois alimentaires (vin, vinaigre, lard, farine) tiennent une place récurrente dans les échanges inter-portuaires. Il s'agit essentiellement de produits condamnés ou sur le point de l'être et dont on cherche à se débarrasser avant d'être vendus à perte par les Domaines. Il n'y a ici dans ces échanges aucune complémentarité, les envois étant opportunistes et circonstanciels<sup>1375</sup>. Il n'en va pas de même des vivres, les particularités climatiques

<sup>1370</sup> Ouv. coll. , *Histoire d'épaves (...)*, *op. cit.*, p. 113.

<sup>1371</sup> R. Estienne, « Dupuy de Lôme (...) », art. cité, p. 210-220.

<sup>1372</sup>G. Buti, « Un arsenal méditerranéen (...) », art. cité, p. 495.

<sup>1373</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnement (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 280.

<sup>1374</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, 22 mars 1887 ; *ibidem*, le même au même, 31 mars 1887.

<sup>1375</sup> SHD-T-M, 2A<sup>3</sup>-191, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, 20 mars 1852 ; *ibidem*, Le même au même, 27 août 1852.

régionales comme la spécialisation croissante des terroirs sous le Second empire permettant de requérir l'aide plus particulière d'un port. En 1843, la direction des subsistances de Toulon fournit à Cherbourg du sel languedocien, bon marché, mais demande en retour au port normand des « conserves de viande, du lait conservé et des confitures pour les malades<sup>1376</sup> ». Au lendemain de la guerre de Crimée, Brest envoie aux autres ports de guerre des salaisons achetées aux producteurs morlaisiens<sup>1377</sup>. Les ports ponantais fournissent enfin l'huile de foie de morue blanche, mais également la choucroute dont ont besoin les médecins et les commissaires toulonnais<sup>1378</sup>. Sans surprise, le sel des salins méridionaux, littoraux et lagunaires, les vins provençaux puis languedociens et, dans une moindre mesure, l'huile d'olive tiennent une place récurrente dans les envois toulonnais vers les ports « du Nord » ou ponantais<sup>1379</sup>.

Les quantités de vin transportées sont impressionnantes sous le Second empire, alors que le vignoble languedocien connaît un développement sans précédent<sup>1380</sup>. En mars 1858, 564 500 litres sont embarquées pour Brest et Lorient ; 300 000 litres partent pour les arsenaux du Ponant sur deux navires affrétés en novembre, puis encore 200 000 le mois suivant<sup>1381</sup>. Sans cesser, les envois alimentaires entre les ports, qui dominent les autres fournitures avant 1870, sont moins marqués à la fin du siècle, ce que la densité du maillage ferroviaire et l'abaissement du fret terrestre expliquent sans doute. Les circulations alimentaires entre les ports dans le dernier tiers du siècle demeurent toujours marquées par la complémentarité et l'opportunisme. En mars 1887, les services hospitaliers de Cherbourg et de Rochefort demandent l'envoi de mille litres de vin de Banyuls que Toulon leur fait parvenir, en mai, par la voie ferroviaire<sup>1382</sup>. Par voie de mer, en revanche, deux tonneaux de Marsala, d'une contenance chacun de 1 000 litres, sont respectivement transférés à Rochefort et à Lorient<sup>1383</sup>. En 1898, on signale un envoi de 75 barils de choucroute du Ponant à Toulon, qui fait parvenir aux pharmacies des ports du Nord quelques boîtes de thé chinois, sans doute venues par la route de Suez<sup>1384</sup>. Les bases navales bretonnes sont enfin, par la force des choses, les centres d'achat et de redistribution des sardines à l'huile qui, dans le dernier tiers du siècle, sont un élément secondaire, mais réglementaire des rations navales. Peu de choses donc, au regard de ce que les arsenaux consomment et doivent distribuer aux stations coloniales.

<sup>1376</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-28, Commissaire-général (Toulon) aux services de la préfecture maritime de Cherbourg, 25 avril 1843.

<sup>1377</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements (...), op. cit.*, t. 1, p. 156.

<sup>1378</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-292, Préfet maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 16 janvier 1864.

<sup>1379</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-28, VA Du Campe de Rosamel au ministre de la Marine, Comte Henri de Rigny, 11 février 1833 ; *ibidem*, Le même au même, 20 avril 1833.

<sup>1380</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements ...*, t. 1, p. 281.

<sup>1381</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-245, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 24 mars 1858 ; *ibidem*, Le même au même, 3 novembre 1858 ; *ibid.*, Le même au même, 28 décembre 1858.

<sup>1382</sup> SHD-M-T, 2 A<sup>3</sup>-492, Commissaire général à Préfet maritime (Toulon), 26 mars 1887.

<sup>1383</sup> *Ibidem*, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, VA Aube, 4 mars 1887.

<sup>1384</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-707, Préfet Maritime (Cherbourg) à Préfet Maritime (Toulon), Bordereau récapitulatif des pièces (transmises) à Toulon, 30 juin 1898.

### 2. 2. 2. À la fin du siècle, les matériels nautiques et militaires dominent les envois entre les ports

Les matières premières (brai, bois, mica, liège mais également le sable réfractaire) représentent une part modeste du tonnage des envois entre les ports. Toulon envoie à Cherbourg, le 26 janvier 1882, 1 200 kg de liège, cette écorce servant alors au façonnage des bouées comme au lambrissage<sup>1385</sup>. Cinq années plus tard, 220 kg de liège sont embarqués pour le port de Brest, tandis qu'une tonne de cette écorce part respectivement pour Cherbourg et Rochefort<sup>1386</sup>. Toujours en 1887, Toulon envoie à Rochefort 40 stères de bois nord-américain et 600 merrains de chêne d'Amérique<sup>1387</sup>. L'année suivante des poutres sont chargées pour Cherbourg ; un peu moins de 300 stères de bois sont, la même année, embarqués pour Rochefort. À la fin du siècle, les produits manufacturés semi-finis, telles les plaques de plomb ou les feuilles de doublage en laiton, des matériels militaires et nautiques —avirons, canots, chaînes, lampes — constituent l'essentiel des flux interportuaires. Pour une part, ces envois ou ces échanges des matériels sont dictés par la spécialisation et la notoriété industrielles des établissements de la Marine.

En 1881, la direction des constructions navales de la base de Toulon recommande l'envoi de torpilles endommagées à Indret, « dont l'outillage est mieux adapté<sup>1388</sup> ». La fermeture de la corderie de Toulon oblige l'arsenal à s'approvisionner à Brest qui lui envoie, fin décembre 1886, un peu moins de deux tonnes de toron blanc, soit de quoi tenir huit mois<sup>1389</sup>. Comme l'année suivante, le port méditerranéen ne peut répondre aux demandes de Saïgon, Brest prend le relais et fournit des cordages. La même année, le même port envoie de nouveau des cordages à Toulon afin de permettre la reconstitution des stocks pour l'escadre et l'Indochine<sup>1390</sup>. En 1906, Toulon reçoit l'ordre de faire acheminer, par voie ferroviaire à Cherbourg, qui est l'autre grande base sous-marinière nationale, quelques 18 torpilles de 450 mm ; tandis que Brest est appelé à embarquer 32 charges pour les torpilles de ce calibre à Toulon<sup>1391</sup>. Ce sont enfin les produits excédentaires, dont la vente aux Domaines se ferait à perte, qui circulent entre les ports.

Sous le Second empire, les clous, les tôles et les vieux cordages sont les principaux articles que chaque port militaire tente de placer<sup>1392</sup>. Un demi-siècle plus tard, les rebuts portent naturellement l'empreinte de la seconde industrialisation. En 1898, une note des services des constructions navales de Brest met à la disposition des autres arsenaux trois réfrigérateurs Perroy et

<sup>1385</sup> SHD-V-M, 2 A<sup>6</sup>-557, Direction des constructions navales (Toulon) au Préfet maritime (Toulon), 26 janvier 1882.

<sup>1386</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 1<sup>er</sup> octobre 1887.

<sup>1387</sup> *Ibidem*, Le même au même, 9 mai 1887.

<sup>1388</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-557, Direction des Constructions navales (Toulon) au Préfet Maritime (Toulon), 6 janvier 1881.

<sup>1389</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Préfet Maritime (Toulon) au Ministre de la Marine, VA Aube, 9 janvier 1887.

<sup>1390</sup> *Ibidem*, Le même au même, 30 mars 1887 ; *ib.*, Le même au même, 20 avril 1887.

<sup>1391</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>2</sup>-38, Ministère de la Marine à Préfet maritime (Toulon), 26 mars 1906.

<sup>1392</sup> J. -N. Marlier, *Les approvisionnements...*, *op. cit.*, t. 1, p. 285



deux aérateurs. L'efficacité de ce système en circuit paraît assez grande, malgré les contentieux, les services d'un arsenal se plaignant de recevoir des autres ports des lots défectueux ou très usés dont les équipages ne veulent pas ou de ne pas avoir reçu les matériels demandés.

Sans interdire de courtes pénuries, le système d'échange interportuaire sert de régulateur et fonctionne somme toute bien sous la surveillance, sourcilleuse mais pragmatique, de l'administration parisienne. Mais il ne s'agit que d'une assistance secondaire, incapable de faire face à des situations d'urgence et pour lesquelles la constitution d'un magasin général eût été nécessaire.

### **3. Les ports nord-africains : une assistance limitée jusqu'à la fin du siècle**

Jusqu'à la fin du siècle, les ports nord-africains tiennent une place étrangement modeste dans l'organisation logistique navale. « Étrangement », car la réflexion navale et stratégique française n'est-elle pas tentée de voir dans ces territoires sud-méditerranéens un rôle d'action contre les routes commerciales de ses adversaires régionaux, le Royaume-Uni à l'Ouest et l'Italie unifiée au Nord-Est ? Les prophéties belliqueuses n'ont pourtant jamais exorcisé le spectre des raids et des descentes qu'avivent, durant la décennie 1890, le développement des ports de guerre italiens puis la crise de Fachoda<sup>1393</sup>. Fallait-il donc voir dans les ports nord-africains, algériens et tunisiens, des recours utiles, voire indispensables, ou de simples « pièges à bombes » pour reprendre une formule expressive du temps ? Autant de doutes qui, outre les contraintes techniques et budgétaires, ont longtemps gêné l'émergence de vraies structures navales en Algérie comme en Tunisie, avant que la création de l'arsenal de Sidi-Abdallah, enfin décidée en 1899, et son rapide développement ne modifient la donne à la veille de la Grande Guerre et durant le conflit<sup>1394</sup>.

#### **3. 1. Les ports algériens : des ports de relâche**

La conquête progressive du littoral algérien durant les années 1830 met à la disposition des forces armées une série de ports dont les aménagements — quais, puits, fontaines — sont immédiatement employés. La conquête du littoral comme la reconnaissance hydrographique des côtes absorbent l'attention ministérielle et politique durant la première décennie qui suit la prise d'Alger. La réflexion sur la transformation des ports algériens commence avec l'occupation du littoral tout entier et la mise en place d'une ligne régulière de paquebots entre les ports de Toulon et d'Alger. Le transfert de personnels et de matériels spécialisés inaugure les premiers aménagements portuaires de l'ère coloniale.

---

<sup>1393</sup> E. Motsch, « Malte, son territoire militaire, son importance stratégique actuelle », *Revue Maritime*, Octobre-décembre 1901, p. 2094-2109 ; Georges -Frédéric Espitallier, *Travaux du port de Bizerte et de l'arsenal de Sidi-Abdallah*, Extrait du journal *Le Génie Civil*, Paris, 1902, p. 8 ; René Pinon, *L'Empire de la Méditerranée*, 1904, Paris, Perrin, p. 441-443.

<sup>1394</sup> Thomas Vaisset, « La sortie de guerre d'un port-arsenal en situation coloniale : Bizerte, moteur de la « mise en valeur » de l'Afrique du Nord (1918-1921) ? », *Outres-Mers*, n° 400-401, décembre 2018, p. 129-144.

L'ingénieur Joseph Cros (1805-1872), initialement affecté à Toulon, est détaché à Alger en 1833 où il établit un atelier pour la réparation des bâtiments à vapeur, avant de rejoindre le Var. Parallèlement, quelques travaux portuaires, très débattus, sont engagés. À la fin des années 1830, le môle construit par les Ottomans au sud de l'îlot de la Marine (la jetée du Nord) est prolongé. Considérant la situation en 1841, le baron Tupinier tient toutefois pour négligeable ce qui a été réalisé, le budget de 1842 alloué aux « possessions françaises dans le nord de l'Afrique » n'excédant pas 275 000 francs<sup>1395</sup>. La guerre de Syrie de 1840, durant laquelle les Britanniques et leurs alliés ont réduit plusieurs places fortes côtières et tout particulièrement Saint Jean d'Acre, impose de réfléchir à l'emploi et comme à la défense des points d'appui algériens. Le risque de voir ces ports anéantis sous les bombes et les fusées anglaises « à la congreve » est si grand, avance en 1842 le général Duvivier, qu'il convient de ne pas s'offrir à cette menace et de s'en tenir à l'emploi des rades foraines et de points d'appui sommaires d'où les corsaires pourront s'abattre sur le commerce britannique<sup>1396</sup>. Cette position extrême ne résiste pas toutefois aux nécessités logistiques de la conquête, ce qui mène à l'achèvement d'une longue digue, avant que le Second empire, reprenant les plans d'août 1848, ne finance et ne réalise le creusement de deux formes de radoub et d'un port de guerre d'une petite centaine d'hectares. À la fin de l'Empire, Alger est devenu le premier port de guerre méditerranéen après Toulon et le seul en mesure de recevoir l'escadre au grand complet. Sa réputation comme port de guerre demeure modeste. Des réparations d'une certaine importance y sont impraticables faute de matériels et de machines. En 1855, notant un commencement d'usure sur l'arbre d'hélice de son navire, son commandant préfère poursuivre, espérant trouver de quoi réparer à Malte ou à Constantinople, où le navire peut trouver un bassin. Rejoignant Alger le 28 mai 1862, le commandant Souville, qui connaît admirablement le port, se félicite la totalité de l'escadre à son aise dans le port, avant de conclure : « c'est bien quelque chose sans doute, mais c'est trop peu après tant de tâtonnements et de millions dépensés<sup>1397</sup> ». Après 1870, les fonctions logistiques d'Alger demeurent celles d'un port de relâche, de charbonnage et d'avitaillement. Dans les autres ports algériens, les travaux fort modestes conduits après 1830 ont suscité les sarcasmes d'Eugène Souville, vétéran du service d'Algérie, qui finit par y voir la preuve d'une infériorité navale atavique<sup>1398</sup>. Au début de la III<sup>e</sup> République, les deux autres ports algériens, que la Marine utilise régulièrement, ne sont enfin que des points d'appui de troisième ordre. À l'extrémité occidentale de l'Algérie, la rade de Mers el-Kébir sert à surveiller les mouvements des navires marchands, des bâtiments de pêche et des corailleurs, qui viennent s'y ravitailler. Cette grande rade dispose d'une infirmerie confiée initialement à un chirurgien de marine. Le travail de ce dernier est essentiellement celui d'un médecin civil puisqu'il s'occupe du personnel de la direction, soit une vingtaine d'agents, quatre ouvriers-marins et neuf agents de l'administration des pêches,

<sup>1395</sup> Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 215.

<sup>1396</sup> Cf. Général Duvivier, *Ports en Algérie, Observations du Général Duvivier sur le discours de M. Thiers*, Avril 1842.

<sup>1397</sup> E. Souville, « Journal », 28 mai 1862 dans E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 466.

<sup>1398</sup> *Idem*, « Journal », 14 mai 1858, *idem*, p. 414-415.

sans oublier leurs familles et quelques pêcheurs espagnols et italiens<sup>1399</sup>. À l'autre extrémité de l'Algérie, Bône est la petite base d'appui des stationnaires de Tunisie, avant que la Régence ne devienne un protectorat et ne dispose d'une division propre.

Dans ses grandes lignes, cette légère trame portuaire algérienne reste inchangée dans les trois dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, alors que les fonctions commerciales et industrielles des principaux ports nord-africains se développent sous l'effet de la colonisation<sup>1400</sup>. Attentifs certes à doter la Marine de points d'appui ultra-marins, les gouvernements négligent l'Algérie puisque l'on pense Toulon en mesure de faire face aux besoins d'une guerre contre la *Regia Marina*. À la fin du siècle, cette confiance s'étiole. Alors que l'émergence de la base italienne de Maddalena et la transformation de Gibraltar en un port de guerre de première classe renforcent les moyens logistiques et militaires anglais et italiens, c'est vers la Tunisie que la Marine cherche à donner à l'escadre une grande base navale capable de doubler Toulon.

### **3. 2. La base de Sidi-Abdallah et l'avant-port de Bizerte : une entreprise rondement, mais tardivement menée (1896-1905 env.)**

Envisagé bien avant le protectorat, l'emploi de Bizerte et de sa vaste lagune entre dans le champ du possible au milieu des années 1880, quand les premiers avocats de la Jeune-Ecole rappellent l'importance de la guerre de côtes en Méditerranée centrale. Avec 15 000 ha de superficie, le plan d'eau à l'arrière de Bizerte, que l'on appelle lac ou lagune de Bizerte, semble en effet offrir à la Marine un abri sûr contre les feux courbes d'une flotte adverse. Suggérée en 1884 par l'ancien ministre de la Marine, le commandant Gougeard, proposée en 1886 devant le Conseil des Ministres, la construction d'un port de guerre bute toutefois devant de récents engagements diplomatiques<sup>1401</sup>. Devant l'hostilité du Quai d'Orsay à tout effort comme à toute présence navale autre que symbolique, les travaux d'aménagement avancent lentement dans une région sous-développée où tout doit être amené de France. Une politique des petits pas, avant le soutien de Jules Ferry, permet, dans un premier temps, le creusement et le dragage d'un chenal relativement étroit entre le lac de Bizerte et la mer. À la fin du siècle (1895), il devient possible d'accueillir les premiers croiseurs puis des cuirassés, avant l'entrée de toute l'escadre de la Méditerranée en 1898. Parallèlement, l'intérêt des marins ne fléchit pas tant les besoins d'un grand point d'appui et de charbonnage sont avivés par le développement des ports de guerre italiens et le renforcement de Malte puis de Gibraltar<sup>1402</sup>. Un dossier de 1892 décrit ainsi Bizerte comme le point central d'un système nord-africain dont Mers-el Kébir serait la vigie occidentale, tandis que la base de Bizerte à l'Est surveillerait Malte. Le propos se situe ici toutefois dans le domaine de la proposition<sup>1403</sup>. Les

<sup>1399</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. VIII (1862), n° 23, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Henri Rey, « Rapport sur le fonctionnement de l'ambulance à terre d'Oran », s. d. (fin 1862).

<sup>1400</sup> Yves Laye, *Le port d'Alger*, thèse pour le doctorat en droit, Alger, 1951.

<sup>1401</sup> M. Gougeard, *La Marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*, op. cit., p. 13.

<sup>1402</sup> Pascal Venier, « Genèse et développement de la base navale de Bizerte : 'un Toulon africain' »? dans A. Leroy et C. Villain-Gandossi (éd.), *Les navigations organisées (...)*, op. cit., p. 109-122.

<sup>1403</sup> SHD-V-M BB 4-2437, EMG, 3<sup>ème</sup> section, « Opérations de guerre. Études d'ensemble » (Avril-Décembre 1892), fascicule 10, « Guerre maritime contre l'Angleterre », Décembre 1892.

faiblesses matérielles sont autrement plus urgentes. À la fin du siècle, le chenal est trop étroit pour éviter le piège de l'enfermement par un *blockship*<sup>1404</sup>. Construit au dessus du canal, le pont transbordeur s'avère en outre un magnifique repère pour une flotte ennemie décidée à bombarder la base<sup>1405</sup>. Alors même que son éloignement de la côte le met à l'abri des pièces les plus puissantes, le site de Sidi-Abdallah, qui se trouve à l'extrémité du lac de Bizerte, ne fait pas l'unanimité<sup>1406</sup>. Non seulement les travaux de dragage sont considérables, mais le développement de l'arsenal est lié à la création *ex nihilo* de Ferryville. Avant la fin du siècle, les établissements navals en Tunisie se réduisent donc encore à fort peu de choses, que défendent une poignée de canons de côtes et un stationnaire, le *Condor*<sup>1407</sup>. L'essentiel des rechanges et des matériels de la flottille de Tunisie, constituée en 1887-1888, est donc assuré par la métropole. Durant la crise de Fachoda, Toulon envoie en Tunisie du matériel de lutte anti-sous-marine pour faire face à une attaque conduite depuis Malte. Cette dépendance, qui impose à Toulon un surcroît de travail, précipite l'engagement des travaux portuaires à Bizerte et la mise en défense du site<sup>1408</sup>.

Une fois les crédits votés en 1900, les travaux vont assez vite malgré certaines interruptions (1903-1905)<sup>1409</sup>. La construction d'une digue au large et de deux jetées obliques contribue à préserver le chenal de Bizerte d'une tentative d'embouteillage. Désigné en 1905 comme base de soutien logistique et sanitaire et de réparation de première classe, le port de Sidi-Abdallah est enfin l'objet de travaux d'agrandissement. Communiquant entre eux, trois bassins creusés entre 1900 et 1912 permettent d'accueillir des unités de ligne, tandis que la darse, draguée préalablement, est équipée de quais et de jetées, et dotée d'appontements, de dépôts divers et surtout d'ateliers mécaniques<sup>1410</sup>. Parallèlement, une petite station de sous-marins et de torpilleurs est aménagée à la base Ponty qui donne sur le goulet reliant le lac à Bizerte<sup>1411</sup>. L'annuaire maritime de 1912 signale un pôle sanitaire d'importance, la direction de la santé alignant dix médecins et pharmaciens qui travaillent avec leurs aides dans les services des blessés et des infectieux l'hôpital de Sidi-Yaya, ouvert en 1905<sup>1412</sup>. Une fonderie, mais également une centrale électrique, complètent l'ensemble portuaire doté des services correspondants à ses fonctions de premier arsenal nord-africain et de

<sup>1404</sup> Le thème de l'embouteillage du lac de Bizerte se trouve employé par le commandant Danrit, mais au bénéfice des Français qui finissent ainsi par piéger une division de croiseurs anglais. Cf. Danrit, *Guerre Maritime (...)*, op. cit., t. III, p. 52-55.

<sup>1405</sup> G. -F. Espitallier, op. cit., p. 16.

<sup>1406</sup> SHD-T-M, 170 C-221, Amiral Gervais au ministre de la Marine, VA Besnard, 1<sup>er</sup> Juin 1896.

<sup>1407</sup> Son commandant, le CF Davin publia, en 1915, un essai historique sur la base.

<sup>1408</sup> Arnaud Lacroix, *Genèse et développement de la base navale de Bizerte (1881-1920)*, Mémoire de DEA, sous la dir. de Jacques Frémeaux, en collaboration avec M. Philippe Vial Université Paris-IV, « Sorbonne », Juin 2004, p. 86-87.

<sup>1409</sup> E. Boulard, *La défense des côtes (...)*, op. cit., p. 300-301.

<sup>1410</sup> Le détail des travaux est donné dans le mémoire de DEA d'Arnaud Lacroix dont un exemplaire est disponible au SHD-Vincennes.

<sup>1411</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de Guerre*, op. cit., p. 20-22.

<sup>1412</sup> *Annuaire maritime*, 1912, p. 724-726 ; Pierre Cristau et Raymond Wey, Médecin en chef Louis-Armand Héraud (sous la dir. de), *Les Hôpitaux Militaires. Trois siècles au soutien des forces et de l'expansion coloniale. Une aventure humaine et scientifique*, ECPAD, 2012, p. 102-103.

siège du 6<sup>e</sup> arrondissement maritime. La base répond, enfin, aux objectifs offensifs dessinés les deux décennies précédentes et que le commandant Darrieus définit dans son cours à l'ESM en assignant, ainsi, aux flottilles côtières algériennes le soin de mener des combats de retardement<sup>1413</sup>. Les guerres balkaniques confirment l'intérêt de cette base intermédiaire, utile autant pour les opérations en Méditerranée centrale que pour agir au Levant<sup>1414</sup>.

En dépit de ces progrès qui s'accroissent à la veille de la Grande Guerre et durant le conflit, la base reste, dans ses premières années d'existence, bien plus un point de soutien secondaire de Toulon que sa doublure. Alors que Toulon dispose de 200 000 t. de charbon en 1906, le stock déposé à Bizerte ne dépasse pas 17 000 t. soit à peine le cinquième du dépôt prévu en 1902. Non seulement les moyens administratifs — 1/6<sup>e</sup> des effectifs toulonnais — et ouvriers sont comptés, mais l'ensemble Bizerte-Sidi-Abdallah ne peut faire fond sur les ressources matérielles et humaines des ports mixtes comme le sont Malte ou Gibraltar<sup>1415</sup>. L'approvisionnement en produits stratégiques aussi essentiels que le charbon, le pétrole et les huiles minérales souffre inévitablement de cet isolement économique. Faute d'un fret de retour assuré, Bizerte demeure à l'écart de la très proche route maritime Gibraltar-Malte-Alexandrie<sup>1416</sup>. Pour une large part, le déplacement du théâtre des opérations à l'est de Malte durant la Grande Guerre et l'engorgement des ateliers toulonnais, dont les moyens humains sont alors insuffisants, accéléreront la montée en puissance de Bizerte particulièrement dans le domaine des réparations sous-marines<sup>1417</sup>.

#### **4. Le recours aux ports étrangers : répondre à l'urgence et réduire les coûts**

Le recours aux ports étrangers relève de deux situations distinctes. Il s'agit, en premier lieu, de répondre à une urgence dont la gravité imposerait une lourde réparation dans un port où la Marine ne fait pas ordinairement radouber ses navires et ne dispose pas de dépôts. Il s'agit, en second lieu, de fournir aux navires éloignés les produits frais dont ils ont besoin, de charbonner au meilleur prix, de mener enfin des travaux ordinaires que le rapatriement du navire rendrait par trop onéreux.

##### **4. 1. Faire face à l'urgence comme aux nécessités logistiques d'une opération majeure**

En Méditerranée occidentale, les ports étrangers de secours ou d'urgence — Barcelone, Mahon et Cagliari — se trouvent surtout sur les routes maritimes militaires Toulon-Alger et Toulon-

<sup>1413</sup> VA Henri Darrieus, CA Bernard Estival, *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995, p. 88-89.

<sup>1414</sup> SHD-T-M, 170 C-232, CA Dartige du Fournet, 8 mars 1912.

<sup>1415</sup> *Annuaire Maritime*, 1900, p. 801 ; *Annuaire maritime*, 1912, p. 724-726.

<sup>1416</sup> Commandant Davin, « Le Charbon (...) », art. cité, p. 321-322. Cf. [https://fr.wikisource.org/wiki/Le\\_Charbon\\_au\\_point\\_de\\_vue\\_naval](https://fr.wikisource.org/wiki/Le_Charbon_au_point_de_vue_naval).

<sup>1417</sup> M. Sabeine, « Le service des Constructions navales de l'arsenal (...) », art. cité, p. 87-111 ; Thomas Vaisset, « La sortie de guerre (...) », art. cité, p. 129-144.

Civitavecchia. Bien que ce port ait fait l'objet d'un travail cartographique sous la monarchie de Juillet, l'emploi logistique de Cagliari demeure ponctuel, les communications ordinaires entre la France et l'Algérie passant par Mahon ou se faisant en droiture<sup>1418</sup>. Son utilité s'avère néanmoins grande comme port de refuge. Parti de Brest au début du mois de mars 1854, le *Fulton* rencontre des vents si contraires durant douze journées qu'il brûle tout son charbon et finit par épuiser l'eau de ses caisses. Pressé par la nécessité, ce navire rallie le port sarde où il fait de l'eau et trouve 110 tonnes de charbon, avant de faire route vers Toulon<sup>1419</sup>. En Méditerranée centrale et orientale, Corfou, Malte et Constantinople, où la Marine ne dispose ni de dépôt ni d'un atelier, aident également à faire face à l'imprévu.

Au lendemain de la bataille de Navarin, les ports de Corfou et de Malte sont fréquentés par les croiseurs français qui y trouvent, comme au XVIIIe s., un appui matériel et sanitaire. En juillet 1828, subissant les effets du scorbut, après une station de deux mois dans les eaux de Navarin, l'*Iphigénie* remonte vers Corfou pour s'y ravitailler en oranges et en citrons que « nous distribuions avec profusion » rapporte le chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Antoine Fioupou<sup>1420</sup>. Impossible bien évidemment durant la crise de Syrie du second semestre 1840, l'assistance de Malte et de Corfou est, de nouveau, requise dès les premiers temps de la guerre de Crimée. L'appui britannique s'avère alors une aubaine. Non seulement le Grand Port de la Valette comme le port de la Quarantaine sont deux rades profondes et sûres, mais les capacités d'accueil n'ont cessé d'être accrues et modernisées après 1840 pour faire de Malte la première base navale impériale britannique. Placée à mi-chemin entre les ports provençaux et les eaux proche-orientales, l'île est également un relais charbonnier de première importance. En mai 1854, le consul de France Fourcade signale disposer encore de 4 655 tonnes de charbon, dont les prélèvements sont compensés par la venue régulière de charbonniers<sup>1421</sup>. Les besoins considérables des armées et marines alliées en mer Noire imposent parallèlement la création *ad hoc* ou l'emploi de points d'appui en Méditerranée orientale puis au-delà du Bosphore.

Point de relâche traditionnel, mais quelque peu négligé, le port de Milo est choisi, dans les premiers temps de guerre de Crimée, pour y établir des magasins. S'appuyant sur les ressources de l'arsenal de Constantinople et de ses marchés, les marines alliées installent des bases d'appui de l'avant, ainsi à Varna, avant de constituer des points de ravitaillement et de charbonnage en Crimée même. La fin de la guerre et, surtout, la neutralisation de la mer Noire par le traité de Paris arrêtent définitivement l'activité de ces bases temporaires. Seules demeurent les facilités de l'arsenal de Constantinople, où les stationnaires européens peuvent conduire des travaux d'une certaine importance.

<sup>1418</sup> SHD-V-M, BB 3-659, Consul de France en Sardaigne au ministre de la Marine, 3 janvier 1850 ; *ibidem*, le même au même, 13 janvier 1850.

<sup>1419</sup> SHD-V-M, BB 3-686, Consulat général de France (Catalogne) au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 9 janvier 1854 ; *ibidem*, Le même au même, 20 mars 1854.

<sup>1420</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 17, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Antoine Fioupou, « Rapport d'une campagne dans le Levant (Novembre 1827-Juillet 1828) », 22 juillet 1828.

<sup>1421</sup> SHD-V-M, BB 3-686, Consul de France (Malte) au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 22 mai 1854.

Au gré des alarmes, la recherche d'un port levantin pour y déposer des vivres et du matériel rythme les opérations des marines européennes. Chargé, le 24 juillet 1860, de l'accueil au Liban des forces d'occupation françaises, le CF Maurin prend à Beyrouth la tête d'une petite équipe d'une trentaine de marins et d'administrateurs qui disposent de moyens de débarquement, sans compter les caïques nolisées par les autorités ottomanes<sup>1422</sup>. Le respect de la souveraineté ottomane et l'absolue nécessité d'un accord international sur l'ingérence française imposent toutefois une grande discrétion. Durant plus d'un mois, le personnel administratif est ainsi logé sur les navires de la division Jéhenne qui a été déployée sur les côtes syriennes dans les premiers temps des massacres. Une fois connu, le 3 août 1860, l'ordre de la Porte d'accueillir en amis les soldats français, les agents de l'administration débarquent enfin à Beyrouth.

#### **4. 2. Une trame de points d'appui en Méditerranée orientale pour les besoins ordinaires des croiseurs et des stationnaires**

L'emploi régulier des ports étrangers relève d'une autre logique que la nécessité. Il s'agit de trouver ou de constituer *in situ* des facilités permettant de répondre, en temps de paix, aux besoins logistiques et matériels des bâtiments sans devoir les renvoyer en France ou détacher un navire de charge. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, les liens unissant les Bourbons puis les Orléans aux familles régnantes espagnoles et napolitaines facilitent les relâches dans les ports de Cadix, Mahon, Barcelone et Naples. Ces bonnes relations se traduisent par la rapidité des travaux de réparation, l'assouplissement des règles de quarantaine, enfin tout ce que la cordialité et la générosité peuvent inspirer aux autorités. Au Levant, ces facilités sont d'autant plus précieuses que Toulon est assez loin pour faire réfléchir par deux fois au rapatriement d'un stationnaire comme à l'envoi d'un navire de charge. Dans la Méditerranée orientale du second XIX<sup>e</sup> siècle, les grands ports grecs et ottomans, — Constantinople, Beyrouth Le Pirée, mais également Syra — sont autant de points d'appui réguliers où peuvent être conduites des réparations mineures. Partout ailleurs, les ports levantins servent au ravitaillement des personnels et parfois au charbonnage des unités<sup>1423</sup>. Ni Malte ni Corfou ne sont en revanche des bases de soutien ordinaires pour des raisons politiques sans doute, mais aussi techniques et nautiques. Corfou n'est pas doté d'ateliers modernes et n'a pas de forme. La Valette est loin des zones de patrouille ordinaires des croiseurs français au Levant qui cherchent plus à l'Est — Rhodes, Syra, Smyrne — leurs points de charbonnage et des infrastructures d'accueil. Il en va de même pour les stationnaires britanniques qui font leur charbon dans les ports du Liban comme au Pirée, où la *Navy* constitue ses premiers dépôts de combustible en 1839.

La première facilité que recherchent les commandants est sanitaire et alimentaire. Outre l'eau que fournissent les sources littorales et les citernes portuaires, le navire renouvelle ses médicaments qui, avant 1880, sont très largement issus des règnes minéral, animal et végétal. Les sangsues, dont on fait une grande consommation, la réglisse, l'huile de foie de morue sont autant de denrées que les médecins achètent au hasard des escales, sans parler des « simples » qu'ils trouvent

<sup>1422</sup> SHD-V-M, BB 4-791, Préfet Maritime (Toulon) au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 24 juillet 1860.

<sup>1423</sup> Ce qui s'inscrit dans un temps long. Cf. E. Olivier-Jégat, *Océans et marine (...)*, *op. cit.*, p. 455-456.

en herborisant dans les faubourgs et leurs espaces en friche<sup>1424</sup>. Ordinairement, le ravitaillement en produits frais est conduit dans les grands ports marchands. Ce ravitaillement est confié à des fournisseurs agréés, français ou non, bien que le choix des maisons nationales soit privilégié, autant que faire se peut. Certains produits plus rares ou journaliers tels que les eaux-de-vie, sont également obtenus par ces fournisseurs, auxquels revient le soin de réapprovisionner leurs magasins. Ces achats *in situ* ne sont pas systématiques. Les médecins comme le commandant surveillent, et de près, les impressions gustatives de l'équipage. En novembre 1860, le commandant de La Grandière demande à Toulon de faire parvenir aux navires de la station 1 000 litres d'eau-de-vie et de 8 à 9 000 litres de vin (provençal ou languedocien), « car celui que nous trouvons dans le pays est cher et de mauvaise qualité<sup>1425</sup> ». Non sans surveiller les mercuriales et l'évolution du marché, parfois ponctué de crises épizootiques, les officiers préfèrent, et de loin, la sécurité d'un traité conclu de gré à gré et pérennisé<sup>1426</sup>. L'adjudication des marchés n'a guère de défenseurs en effet, tant ce mode d'achat est lourd de tracas — puisqu'il faut anticiper les besoins — et incertain. L'obtention du marché ainsi mis en concurrence encourage, en effet, de douteuses propositions de rabais. Inversement, les principales maisons nationales peuvent s'entendre pour maintenir les prix au plus haut. Bien qu'il juge en 1901 les vivres et les denrées à Constantinople de « bonne qualité, variées et généralement bon marché », le commandant du CT *Vautour* ordonne de doubler les jours d'ordinaire, sans doute pour envoyer un signal aux maisons de commerce<sup>1427</sup>. Loin de reculer, leur entente s'avère si léonine les années suivantes, que la Marine ordonne au stationnaire de se nourrir sur les vivres embarqués<sup>1428</sup>. Autant de tracas dont bénéficient les maisons honorablement connues qui, disposant d'un fond de roulement important et de magasins, sont capables de « suivre » le navire d'un port à l'autre et d'anticiper localement ses demandes. Outre le ravitaillement, les ports marchands et mixtes offrent des capacités d'accueil et de réparation intéressantes. Certes, ces ressources ne sont pas partout illimitées. Dans le port de Syra, qui dispose en 1862 d'une forme assez longue et profonde pour accueillir un croiseur de 70 mètres et de 500 tonneaux, le halage des navires se fait, sans machine à vapeur, par un « système à engrenages placé en face de la cale, et mû par 40 hommes, et de 4 cabestans ordinaires mus chacun par 50 hommes ». Trouvant cette structure peu utile et d'un coût trop onéreux, le CA Touchard avait initialement décidé de ne pas employer la cale de halage de Syra, mais le CA d'Aboville fait revoir le dossier en espérant bénéficier des tarifs préférentiels ordinairement pratiqués envers les marines de guerre par les docks privés. Interrogé, le consul de France à Syra confirme l'hypothèse du chef de la station, les tarifs proposés pour un petit navire de guerre étant inférieurs d'un huitième aux tarifs pratiqués pour la marine marchande. Inspectant les lieux, le commandant de la *Gorgone* juge en 1862 les chaînes assez solides, mais le berceau « déjà ancien ». Pour s'opérer sans risque, le halage du croiseur exige donc l'enlèvement de

<sup>1424</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Médecin du CT le *Condor*, Rapport Médical, 24 juin 1905.

<sup>1425</sup> SHD-V-M, BB 4-791, CV de La Grandière au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 4 novembre 1860.

<sup>1426</sup> SHD-V-M, BB 4-831, C<sup>t</sup> de *L'Impétueuse*, 20 août 1864.

<sup>1427</sup> SHD-V-M, BB 4-1459, LV Raymond, officier en second au c<sup>t</sup> du CT *Vautour*, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1428</sup> *Ibidem*, C<sup>t</sup> du CT *Le Vautour*, Inspection générale de 1904 (1904).



ses matériels, hormis la machine et les chaudières, comme la location d'un navire-dépôt, le port ne disposant pas de magasin dédié<sup>1429</sup>. En 1863, le rapport du commandant de la *Magicienne* va dans le même sens et propose de ne conduire à Syra que de simples réparations<sup>1430</sup>. Ces informations prises et confirmées, la cale de Syra est utilisée l'année suivante au profit de la *Mouette*.

Dans les grands ports de guerre, les capacités d'accueil, décuplées par la bienveillance des autorités, s'avèrent en revanche très satisfaisantes. Les croiseurs au Levant peuvent compter sur les moyens de la base grecque de Salamine, constituée en 1881, où le radoub des unités se fait dans un dock flottant<sup>1431</sup>. Disposant depuis l'époque moderne d'équipes étoffées et compétentes dans le domaine de la menuiserie, les Ottomans ont appris à maîtriser, au milieu du siècle, les savoir-faire liés à la propulsion hybride. Épaulés et encadrés par des ingénieurs européens, les ouvriers turcs, arméniens et grecs conservent, jusqu'au début des années 1880, et même au-delà, une réputation assez solide<sup>1432</sup>. Renforcés durant la guerre de Crimée, les moyens de l'arsenal de Constantinople sont, en outre, assez conséquents pour recevoir et réparer une petite division. Admis en 1868 dans l'un des bassins de l'arsenal de Constantinople, le *Roland* est deux jours plus tard entre les mains d'une équipe de 20 charpentiers turcs qui réparent la fausse quille et la quille du croiseur. Pour alléger le navire, les matériels et les armements sont débarqués et déposés dans un magasin de la base. Des planches en chêne, en sapin, une pièce en chêne, des feuilles de cuivre et des clous sont alors fournis par l'arsenal, tandis que la roue du gouvernail est réparée dans les ateliers. La fonderie façonne une pièce de 25 kg nécessaire pour l'hélice dont la bielle du coussinet arrière est également réparée. Même en tenant compte de la bonne entente régnant alors entre les deux gouvernements et des souvenirs encore vifs de l'alliance de 1854-1856, la mobilisation a été au-dessus de tout éloge. Prévus pour durer 15 jours, les travaux sont accélérés par l'emploi des personnels du navire, l'envoi d'ouvriers supplémentaires, et le recours au travail de nuit. Modernisé au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le port d'Alexandrie est également une accueillante base de transit ultra-marine pour les marins de Napoléon III. Suivant l'exemple des Britanniques, qui ont ainsi facilité le passage de leurs troupes durant la guerre de Crimée puis la Grande Mutinerie de 1857-1858, la France établit une petite équipe navale dans les ports d'Alexandrie et de Suez pour accélérer l'envoi dans les mers extrême-orientales des pièces de rechange, des rechanges et des vivres<sup>1433</sup>. Durant cette décennie 1860, les croiseurs français peuvent compter sur l'obligeance de leurs correspondants égyptiens et obtenir rapidement un passage en bassin. Avant l'occupation britannique de 1882, la courtoisie des autorités égyptiennes, toujours promptes à fournir de l'eau et d'excellents points d'ancrage, demeure aussi généreuse, alors même que les marins français suivent, non sans inquiétude, la dégradation des finances publiques khédivales.

<sup>1429</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Second de la *Gorgonne* au commandant de la *Gorgone*, 27 décembre 1862.

<sup>1430</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de la *Magicienne* au CA D'Aboville, 31 octobre 1863.

<sup>1431</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Major du *Condor*, Rapport médical, 24 juin 1905.

<sup>1432</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>6</sup>-288, Commandant du *Friedland* au préfet maritime (Toulon), 12 mars 1855.

<sup>1433</sup> SHD-V-M, BB 4-795, Ministre de la Marine au CV Fisquet, 6 février 1861 ; *ibidem*, du même au même, 12 avril 1861 ; *ibidem*, du même au même, 21 juin 1861.

Dans les points d'appui mineurs des flottes ottomane, — La Sude et la rade de Bésika —, les stationnaires nationaux cherchent essentiellement à faire de l'eau et à charbonner. Là encore, la reconnaissance ottomane pour l'aide militaire et navale française apportée en 1854 se déploie fastueusement. Le 30 août 1870, l'*Actif*, qui reste le dernier navire français au Levant, rallie La Sude en mauvais état. L'amiral Ibrahim Pacha, qui mouille dans les eaux crétoises avec huit navires, facilite le travail des marins en les déchargeant de la corvée de l'eau et en donnant de son charbon<sup>1434</sup>. Fin novembre, le marin français trouve dans l'île de Tenedos la même obligeance de la part du pacha qui ne peut toutefois l'aider à charbonner.

### 4. 3. Du bon usage des rades foraines

Si les ports méditerranéens, occidentaux, nord-africains et orientaux, ne cessent au XIX<sup>e</sup> siècle d'améliorer leurs dispositifs d'accueil, plusieurs considérations, nautiques, hygiénistes et budgétaires amènent régulièrement les marins français (comme leurs homologues européens) à fréquenter des rades « foraines », c'est-à-dire inhabitées et sans arsenal, généralement sur des côtes désertes. Une rade inhabitée, mais dotée d'une aiguade, permet de faire de l'eau sans avoir à craindre ces rixes occasionnelles qui perturbent les descentes au Pirée. Les qualités thermales d'une source comme les eaux sulfureuses d'une île volcanique sont également prisées des marins. À la veille des massacres du Liban, le commandant de la station du Levant fait partir le *Héron*, un aviso, dont la coque est couverte de coquilles marines, pour Santorin. Une fois la coque épurée puis, sans doute, grattée, le *Héron* poursuit dans les Cyclades une mission toute politique d'observation et de croisière. Dans ces rades désertes et profondes, tous les bâtiments peuvent également manoeuvrer, entraîner leurs canonnières. Parmi les mouillages et les baies locales les mieux appréciés, les marins français estiment particulièrement la rade d'Ourlac où l'amiral Lalande déploie en 1839-1840 les navires qu'il ne garde pas à Smyrne. Jeter à terre des compagnies de débarquement et les y faire manoeuvrer est en revanche théoriquement impossible, ces entraînements bafouant la souveraineté des pays égéens.

La première des zones d'entraînement est métropolitaine. À l'est de Toulon, à quelques heures de navigation, les îles d'Hyères (Porquerolles, Port-Cros et l'île du Levant) et le creux de la côte qui forme la rade d'Hyères forment une zone d'entraînement de grande dimension qui, « solitaire et dépourvue même de pêcheurs », au milieu du siècle, « est admirablement propre au stationnement, à l'organisation, aux évolutions des plus grandes escadres<sup>1435</sup> ». À la fin du siècle, la rade est décrite dans un ouvrage de vulgarisation comme « le plus merveilleux champ d'exercice » de la Marine, auquel ne manquent qu'une chaîne d'ouvrages fortifiés pour en faire une zone de concentration<sup>1436</sup>. Si les torpilleurs et les sous-marins profitent de la proximité toulonnaise pour y conduire des exercices réguliers, la rade, déserte ou pratiquement, est le champ d'exercice de l'école de canonage qui y demeure plusieurs mois par an : « Les roulements perpétuels de

<sup>1434</sup> SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de l'*Actif* au ministre de la Marine, 30 août 1870.

<sup>1435</sup> Commandant Souville, *Journal*, 24 juillet (1861) dans E. Souville, *Mes souvenirs maritimes*, (...), *op. cit.*, p. 453.

<sup>1436</sup> A. Sauvaire-Jourdan, *La Marine de Guerre*, *op. cit.*, p. 19.

l'artillerie n'y gênent personne. Tout un promontoire de l'île de Porquerolles et le pittoresque rocher des Mèdes qui la termine sont transformés en une butte de tir que les obus labourent incessamment<sup>1437</sup> ». Si la rade d'Hyères reste le premier centre d'entraînement de l'escadre, quelques sites comparables sont ponctuellement employés en Afrique du Nord comme au Levant. Dans les semaines qui précèdent la prise de l'île de Mogador, le prince de Joinville prépare ses personnels comme les troupes embarquées aux manoeuvres complexes d'une descente. Au début du mois de juillet 1844, ces entraînements, menés « sans bruit de grand matin », se font dans la rade de Mers el-Kébir puis dans la rade d'Algésiras, à proximité de Gibraltar<sup>1438</sup>. A la fin du Second empire, la rade de Mers el-Kébir, qui dispose d'un modeste point d'appui sanitaire, sert de terrain de manoeuvre pour les unités de débarquement de l'escadre auxquelles se joignent plusieurs régiments de l'armée d'Afrique.

### **5. Acheminer les vivres et les matériels jusqu'aux forces « à la mer » : pratiques et moyens ordinaires du train maritime**

Malgré une solide trame de points d'appui étrangers, la fluctuation des prix locaux, la modestie de certains dépôts, l'inopportunité diplomatique d'une escale peuvent contrarier le ravitaillement *in situ* du navire. Comme l'usure et le vieillissement des stocks de vivres et de matériels embarqués se sont pas homogènes, leur consommation, leur renouvellement voire leur condamnation supposent également une régulière noria de produits et d'aliments divers entre Toulon et les divisions. Tout enfin ne peut être acheté ou manufacturé à l'étranger. Le train naval entre les unités et la métropole est l'affaire de la Marine. Une partie des vivres et des matériels fournis par le Commissariat est acheminée sur des unités spécialisées de la Marine — le train maritime. Certains sont des *tramps* de l'État, déployés au gré des besoins ; d'autres sont de gros caboteurs, allant d'un port de guerre à l'autre suivant un itinéraire routinier. Le système D permet de gagner du temps en esquivant le recours aux transports. Il suffit alors d'embarquer à Toulon sur un navire destiné au Levant les fournitures sur des vaisseaux prêts à rejoindre les eaux du Ponant. Il est également coutumier de décharger au Levant les vivres et les matériels des stationnaires dont le rappel est imminent. Très utiles dans la conduite des opérations amphibies, les navires de commerce comme les paquebots des compagnies maritimes jouent, en période ordinaire, un rôle logistique auxiliaire<sup>1439</sup>. Partant de Toulon et le plus souvent de Marseille, où le Commissariat dispose de magasins, les bâtiments de commerce emportent pour le Levant, l'extrême-Orient, l'Afrique Noire les produits alimentaires, mais également les pièces mécaniques dont ont besoin les stations éloignées et les ports impériaux<sup>1440</sup>. Outre l'affrètement, la Marine peut également profiter du proche départ d'un navire de commerce pour y faire embarquer quelques caisses. Pratique,

<sup>1437</sup> *Ibidem*, p. 186.

<sup>1438</sup> LV Charasse, *Campagne (...)*, op. cit., p. 12.

<sup>1439</sup> Cf. M. -F. Berneron Couvenhes, *La compagnie de navigation française des Messageries Maritimes de 1851 à 1914 (...)*, op. cit. .

<sup>1440</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-410, Préfet maritime (Toulon) au Ministre de la Marine, 29 janvier 1878.

répondant assez bien aux situations d'urgence, l'affrètement partiel ou complet d'un navire de commerce est facilité par la mise en place d'un réseau télégraphique aérien qui permet à Toulon de donner les détails élémentaires du marché à Paris, invité à donner son accord.

### 5. 1. Les navires de charge : les mulets de la Marine

Comme la marine de commerce nationale se relève très lentement dans les premières décennies du siècle, les monarchies parlementaires ne peuvent imiter l'Angleterre dont la logistique navale et militaire repose presque toujours sur des navires affrétés. La Restauration comme la monarchie de Juillet se dotent par conséquent d'une flotte de transports. Dictée par l'éloignement des bases et des colonies récupérées en 1814, la nécessité d'un train maritime étoffé est d'autant plus grande que l'empire français s'étend considérablement passé 1830. Dans les derniers temps de la marine à voile, les unités du train maritime sont essentiellement des bricks, des gabares, des flûtes et des corvettes de charge. Les noms de ces navires robustes, tirés du bestiaire, *Rhinocéros*, *Dromadaire*, de la mythologie grecque et de la géographie fluviale (*Rhône*) rythment les rapports des chefs de l'escadre et de la division du Levant. Ordinairement, chacune de ces unités porte au moins de quoi satisfaire durant un mois les besoins alimentaires de 2 000 hommes soit les équipages de deux navires de ligne<sup>1441</sup>.

Sous la monarchie de Juillet, la Méditerranée est de tous les théâtres maritimes celui qui est le mieux doté en transports de l'État. Il s'agit non seulement de satisfaire régulièrement les besoins logistiques de la conquête de l'Algérie, de répondre aux besoins alimentaires et matériels considérables du corps d'occupation d'Ancône et de l'expédition romaine de 1849. Parallèlement, la reconstitution de la station du Levant, l'envoi de stationnaires le long des côtes catalanes, tunisiennes et romaines, les besoins nouveaux des navires à vapeur supposent un train naval continu. Le Second empire et la Troisième République, une fois maîtresse de la Tunisie, ne font que maintenir et renforcer ces flux d'hommes et de matériels. « L'état général de la Marine » de 1842 dénombre, pour la fin de l'année précédente, trois corvettes de charge, deux bâtiments attachés au port de Toulon, un stationnaire dans le port varois, ainsi qu'un navire de charge déployé en Algérie. À cette flotte de voiliers, la Marine associe quelques bâtiments à vapeur de servitude qui font leur première apparition opérationnelle avec l'expédition d'Alger en 1830. Outre les vivres et les rechanges, les navires de charge emportent occasionnellement du charbon<sup>1442</sup>. Héritant de cette flotte étoffée, mais assez hétéroclite, le gouvernement impérial lance, au lendemain de la guerre de Crimée, une excellente série de transports, robustes et bien cloisonnés, dont la réputation restera solide durant plusieurs décennies, avant d'être remplacée par la classe *Annam*, également appréciée. Ces navires, qui n'ont pas d'affectation régionale spécifique, sont essentiellement des transports militaires ou des unités spécialement vouées à la déportation des bagnards comme au rapatriement

<sup>1441</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., p. 251.

<sup>1442</sup> SHD-V-M, BB 4-783, VA Barbier de Tinan au Ministre, 26 juin 1860.

des convalescents des campagnes ultra-marines<sup>1443</sup>. Parallèlement, ces unités servent aux relations logistiques entre les ports du Ponant et de la Méditerranée acheminant les denrées alimentaires, les matériels et les produits divers dont ont besoin les bases navales<sup>1444</sup>.

## 5. 2. Les rotations et les relèves : une solution systématique au Levant

Comme les rotations des navires de charge sont généralement assez longues, la relève d'un bâtiment sert à étoffer les moyens logistiques d'une division ou de son remplaçant. Avant leur retour en France, les navires laissent aux autres unités non seulement leurs vivres consommables, hormis ce dont ils ont besoin pour leur retour, mais également des rechanges ou des matériels faiblement usagés<sup>1445</sup>. La pratique est quasi systématique au Levant où les navires français demeurent ordinairement deux années. Soit les matériels et les vivres passent d'un navire à un autre soit le navire les débarque dans un grand port — Le Pirée, Beyrouth, Smyrne— en confiant le dépôt aux agents consulaires<sup>1446</sup>. La pratique se poursuit sur une plus vaste échelle entre navires français quand l'escadre d'évolutions est rassemblée en Méditerranée orientale en 1839. En juin 1840, l'amiral Lalande se rend dans la rade d'Ourlac, « pour transborder sur les vaisseaux de l'escadre les vivres de l'*Iéna* et de l'*Alger* », deux vaisseaux rappelés en France, auxquels sont laissés 40 jours de vivres<sup>1447</sup>. Loin des yeux des services administratifs, les marins font « avec les moyens du bord ». Avant la seconde crise de Syrie, les navires de la station se livrent avec les divisions russes et autrichiennes à de vastes manoeuvres de troc permettant aux uns comme aux autres de refaire leurs dépôts<sup>1448</sup>. En temps de guerre, ces échanges comme ces cessions de matériels peuvent devenir, avec profit, systématiques bien qu'il faille inévitablement reconstituer les cargaisons. En décembre 1854, l'aménagement de l'hôpital naval français de Kalchi/Kalki en mer de Marmara est accéléré par les livraisons des navires sur le point de rejoindre la Méditerranée<sup>1449</sup>. Sept années plus tard, le retour en France des navires ayant stationné sur les côtes syro-libanaises depuis l'été 1860 est précédé par le déchargement partiel de leurs vivres et de leurs rechanges dans le port de Beyrouth. La pratique demeure banale les décennies suivantes, les navires revenant en France laissant aux bâtiments qui les relèvent les vivres, les munitions et différents objets de matériel demandés, mais également les spécialistes qui, réglementairement, peuvent demeurer encore à la mer<sup>1450</sup>.

<sup>1443</sup> Docteur J. Moursou, « De la fièvre typhoïde à bord des navires de la marine de l'État particulièrement dans les pays chauds », art. cité, p. 81-85.

<sup>1444</sup> <http://www.dossiersmarine.org/t1.htm>

<sup>1445</sup> À de rares exceptions, toujours motivées par les considérations financières, les vivres condamnés et les matériels hors d'usage sont ramenés en France et distribués soit aux bagnards (ce qui explique en partie les cas de scorbut « de terre ») soit aux indigents toulonnais. Cf. Art. « Vivres », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 735.

<sup>1446</sup> SHD-V-M, BB 4-401, CV Halgan au Ministre de la Marine, Mathieu-Louis Molé, 4 avril 1818.

<sup>1447</sup> SHD-V-M, BB 4 -400, VA Lalande au ministre de la Marine, VA Roussin, 29 juin 1840.

<sup>1448</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 253.

<sup>1449</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...), op. cit.*, p. 97.

<sup>1450</sup> SHD-V-M, BB 4-1295, CV Bigant au VA commandant en chef l'escadre active de la Méditerranée, Février 1897.

Si le déchargement des navires relevés est une pratique universelle, la pratique inverse consiste, une fois connus les besoins d'une station ou d'une croisière, à charger les navires de guerre prêts à quitter la France des fournitures et des vivres dont ont besoin les unités qu'ils vont rallier. En avril 1840, l'amiral Lalande, commandant de l'escadre d'évolutions, demande au préfet maritime de Toulon de faire embarquer trois mois de vivres supplémentaires sur les trois vaisseaux qui doivent rejoindre le Levant<sup>1451</sup>. Menée l'année précédente, cette opération, ajoute Lalande, permettra non seulement de maintenir durant l'été à trois mois de vivres les réserves de l'escadre mais ne posera pas de souci de sécurité, la navigation des vaisseaux surchargés se déroulant dans la meilleure saison. Cette habitude de convertir occasionnellement un navire de guerre en transport de vivres est maintenue les décennies suivantes, tant elle est économique. Elle évite en effet le nolisage d'un navire de commerce ou la mobilisation d'un navire de charge de l'État. Le 8 juillet 1864, le CA d'Aboville annonce ainsi expédier à Beyrouth la *Sentinelle* à Beyrouth, un des points d'appui de la station du Levant, pour remettre à l'*Impétueuse* des rechanges que la *Mouëtte*, revenue de Toulon, avait reçues pour cette frégate<sup>1452</sup>.

Pragmatique et peu coûteux, le transfert des vivres ou de matériels entre les navires de guerre déployés et rappelés n'en est pas moins compliqué par les distances et la dispersion des unités. Il faut également tenir compte de la durée du traitement des demandes acheminées par voie maritime et disposer, ici et là, de certaines facilités, afin d'y déposer les pièces et les aliments qu'un autre navire viendra prendre.

## Conclusion

L'étude générale des forces navales déployées en Méditerranée confirme la singularité de leurs composantes majeures et secondaires. L'escadre d'évolutions, le fleuron et le fer de lance de la Marine, est un corps bien spécifique par l'ampleur de ses moyens militaires et son importance politique. Les hommes enfin qui en reçoivent le commandement lui donnent un ton d'excellence spécial. Les croisières de ses divisions, leurs escales, leurs besoins matériels, leurs exercices ne peuvent, bien sûr, être mis sur le même pied que ce que donnent à voir les rapports des stationnaires du Levant sans même parler des divisions nord-africaines dont le rayon d'action est limité. Toutefois, les stations de l'Algérie et d'Italie, qui sont de vrais théâtre d'essais pour la navalisation de la vapeur, la division du Levant, toujours mêlée aux affaires de Grèce et de Turquie, furent de vraies écoles d'application pour des officiers subalternes et supérieurs qui, une fois revenus sur les navires de ligne, forment l'ossature du commandement des vaisseaux, des cuirassés et des croiseurs de l'escadre. Mobilité des chefs, mobilité des officiers mariniens et des marins aussi.

Toutes ces composantes sont également confrontées aux nécessités que pose l'insertion des marines de guerre dans l'âge industriel. Industrialisation progressive, segmentée, que précède, plusieurs décennies avant la navalisation des moteurs thermiques, un usage plus grand du métal et

<sup>1451</sup> SHD-V-M, BB 4-400, VA Lalande au ministre de la Marine, 10 avril 1840.

<sup>1452</sup> SHD-V-M, BB 4-831, CA D'Aboville au ministre de la Marine, 8 juillet 1864.

des produits chimiques. Cette insertion n'a pas déchiré des réseaux d'approvisionnement et des procédés d'acquisition éprouvés par le temps, et qui se sont adaptés aux temps nouveaux. Même s'il fut partiel, le passage au charbon méridional sous le Second empire, voulu pour des raisons de haute politique, illustre ici une histoire séculaire d'exploitation maximale des ressources locales et régionales, quand les conditions logistiques s'y prêtent. Cette superposition, somme toute réussie, des filières d'approvisionnement et des âges environnementaux s'est, il est vrai, déroulée dans un contexte provençal favorable. La base de Toulon bénéficie, en effet, de l'activité des chantiers navals proches et de l'effet d'entraînement des grands ports marchands provençaux. Ces conditions facilitant la circulation des savoirs, des pratiques, des talents enfin, Toulon ne subit donc pas les effets de l'isolement technique et manufacturier, qui entrava longtemps le développement de La Spezia et des bases russes de la mer Noire. Enfin, c'est bien au-delà des côtes provençales, que s'écrit l'histoire matérielle de la marine française. Si le siège de la 5<sup>e</sup> préfecture est bien le moteur logistique et sanitaire de l'escadre et des stations régionales, les unités et les divisions déployées dans toute l'aire méditerranéenne bénéficient en effet de l'essor marchand et démographique des ports levantins, balkaniques et maghrébins, ainsi que de leurs structures hospitalières et quarantenaies. Cette trame logistique proprement régionale, composée de centres locaux de soutien, temporaires (Varna par ex.) ou pérennes (Le Pirée, Smyrne), corrige ici l'impression d'une base varoise omniprésente, mais lointaine.





## **Troisième Partie**

### **Corps éprouvés, corps soignés**

#### **La santé des marins de l'État dans l'espace méditerranéen**



## Introduction

Dès l'entre-deux-guerres, les historiens modernistes et maritimes ont accordé une grande importance aux pathologies qui frappaient les gens de mer sous l'Ancien Régime, comme aux maladies, professionnelles ou non, dont souffraient alors les ouvriers des arsenaux et les marins de l'État<sup>1453</sup>. Cet intérêt ne s'est jamais démenti, à juste titre. Les questions sanitaires pèsent en effet très lourdement dans les affaires navales des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

Choisi de préférence dans le vivier — limité — des populations maritimes, l'homme de mer est un sujet précieux, car rare. En dépit de son endurance, le marin de l'État monarchique est très exposé aux maladies de la promiscuité et de l'épuisement que sont la gale, le scorbut et le typhus<sup>1454</sup>. Tout au long de l'âge moderne, la santé des ouvriers des arsenaux comme des matelots est donc un enjeu politique et militaire de premier plan, voire la pierre d'angle des politiques navales occidentales comme de leur succès. Dès les commencements de la Marine magnoludovicienne, les questions alimentaires et sanitaires sont définies par une foulditude d'instructions et de règlements que les compagnies de commerce maritime adoptent aussi pour préserver leurs personnels<sup>1455</sup>. Efforts considérables, soutenus par une suite d'inventions et d'essais<sup>1456</sup>, mais qu'annulent une épidémie, une campagne éprouvante, un dur combat enfin. Ces diverses épreuves décident bien souvent du sort des opérations ultra-marines durant la guerre de Sept Ans, et ponctuent les campagnes de la guerre d'Indépendance américaine puis toutes les luttes navales de la République et de l'Empire<sup>1457</sup>. Avant 1815, les maladies, l'hygiène comme les soins forment donc bien d'importants chapitres de l'histoire navale<sup>1458</sup>. On ne saurait en dire autant du XIX<sup>e</sup> siècle en dépit de l'abondance des sources comme de l'intérêt pour cette période décisive qu'ont manifestée une solide cohorte de médecins érudits, mais une poignée d'historiens.

---

<sup>1453</sup> André Reussner, « L'hygiène navale à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue de l'histoire des colonies françaises*, t. 19, n° 79, janvier-février 1931, p. 35-54 ; Gilbert Buti, « Œil de verre et jambe de bois ? Les invalides de la marine du quartier maritime de Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Gilbert Buti et Anne Carol (sous la dir. de), *Comportements, croyances et mémoires en Europe méridionale XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> s., contributions offertes à Régis Bertrand*, Presses Universitaires de Provence, 2007, p. 57-70 ; J. Saint-Roman, « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon (...) », art. cité, p. 151-167 ; André Zysberg, « Entre Méditerranée et Océan : la santé des gens de mer au siècle des Lumières, d'après l'expérience du chirurgien navigant G. Mauran », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 18, 2014, p. 93-111 ; Gilbert Buti et Alain Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 134-143.

<sup>1454</sup> Paul Butel, *Histoire de l'Atlantique de l'Antiquité à nos jours*, Perrin, 1997, p. 208-211.

<sup>1455</sup> Yves P. Romieux, « Médicaments et médications à bord des vaisseaux de la Compagnie française des Indes » dans Philippe Haudrière (dir.), *Les Flottes des Compagnies des Indes 1600-1857*, V<sup>es</sup> Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, p. 119-128.

<sup>1456</sup> A. Reussner, « L'hygiène (...) », art. cité, p. 44-45.

<sup>1457</sup> *Ibidem*, p. 35-36 ; J. Meyer et M. Acerra, *Histoire (...)*, op. cit., p. 106 ; Guillaume Linte, « Prévenir et endiguer les épidémies à bord des vaisseaux de guerre français au XVIII<sup>e</sup> s. », *Revue Historique des Armées*, 2<sup>e</sup> trimestre 2021, p. 12. La thèse de Guillaume Linte, que nous a signalée le professeur Jean-François Klein, est un ouvrage de référence pour toutes ses affaires sanitaires avant 1789 : Guillaume Linte, *Médecine et santé des voyageurs transocéaniques français à l'époque moderne (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> s.)*, ss la dir. de Roberto Poma et de Jacques Paviot, Université Paris Est, 2019.

<sup>1458</sup> A. Cabantous, G. Buti, *De Charybde en Scylla (...)*, op. cit., p. 170.

***Les marins aux prises des anciennes et nouvelles pathologies navales de la « Révolution maritime »***

Au XIX<sup>e</sup> siècle, la santé des personnels de la Marine conserve toute son importance passée. La force musculaire, l'agilité, le tour de main dans les opérations les plus banales, telles que carguer les voiles et charger la chaudière de charbon demeurent, en effet, essentiels pour la marche d'un navire quel que soit le mode de propulsion. Comme par le passé, la résistance des organismes est menacée par une coalition de maux que sont les accidents du travail, les maladies et les pathologies professionnelles, les atteintes endémiques ou épidémiques, l'usure de l'âge et des navigations passées. Alors que les commandants et les officiers de santé enregistrent revers sur revers jusqu'à la fin de l'ère moderne, la mortalité comme la morbidité des marins de l'État connaissent une nette et décisive décade au XIX<sup>e</sup> siècle. Percevant cette évolution dès la Restauration, les autorités navales françaises ne disposent pas des données statistiques globales qui leur permettent de mesurer ces progrès. Les sources ne manquent certes pas. Le suivi comptable de la morbidité des marins embarqués et de la mortalité des personnels soignés à bord est assez bien conduit par les médecins qui réunissent ces données dans les tableaux joints aux rapports annuels comme aux rapports de fin de campagne. Les archives du conseil de santé des ports conservent ce patrimoine savant auquel puisent les médecins dans leurs recherches. Or, faute d'une collecte générale de ces documents et d'un travail de synthèse, les statistiques demeurent toujours fragmentaires jusqu'à la fin du siècle. Sous le Second empire et la Troisième République, le travail engagé pour suivre la mortalité et la morbidité ne dépasse pas l'échelle de certains territoires coloniaux ni le cadre des hôpitaux de la Marine<sup>1459</sup>. Sans être inutiles, ces recherches embrassent, en outre, d'autres catégories que les marins de l'État. Les populations civiles des bases navales, les soldats et artilleurs de la Marine déployés outre-mer, les militaires servant des ports de guerre sont ainsi inscrits dans les registres des hôpitaux navals<sup>1460</sup>. Les données statistiques sur la marine marchande nationale, qui emploie une majorité de personnels nationaux et d'inscrits maritimes, ne sont pas inutilisables, particulièrement pour comparer certaines formes de mortalité. Néanmoins une simple transposition ne peut être envisagée. La durée des navigations, bien supérieure dans la marine marchande, la part de voiliers jusqu'à la fin du siècle, la répartition professionnelle des effectifs enfin présentent trop de différences entre les marines de l'État et du commerce<sup>1461</sup>. Dans ces conditions et faute de mieux, la topographie médicale française emploie, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les statistiques navales et militaires britanniques qui présentent l'avantage de couvrir sans interruption les dernières

---

<sup>1459</sup> G. Lagneau, « Mortalité des militaires français dans les colonies », *Bulletins et Mémoires de la société d'Anthropologie de Paris*, 1889, 12, p. 157-161.

<sup>1460</sup> M. Sardet, « Activités et statistiques médicales (...) », art. cité, p. 75-85.

<sup>1461</sup> J. -L. Lenhof, « Le travail et la vie (...) », art. cité, p. 89-93.

décennies du XVIII<sup>e</sup> siècle et le siècle suivant<sup>1462</sup>. L'emploi historique de ces données étrangères, traduites et commentées, ne va pas de soi. Certaines pathologies — ainsi le scorbut ou la tuberculose — sont plus marquées de ce côté-ci de la Manche que de l'autre<sup>1463</sup>. Les conditions de vie des personnels des deux marines sont toutefois proches, leurs missions comme la durée des croisières dans les eaux métropolitaines et lointaines fort comparables. À terre comme à la mer, l'encadrement sanitaire des marins français et britanniques est d'une certaine valeur, les officiers de santé de la *Royal Navy* disposant des mêmes remèdes que leurs confrères français. Ce que donnent enfin à voir les documents médicaux français sur les personnels embarqués va, en outre, dans le sens des statistiques anglaises. Pour ces raisons, les historiens de la Marine et de la santé navale n'ont pas hésité à reprendre, jusqu'à nos jours, les statistiques britanniques du XIX<sup>e</sup> siècle afin de présenter une vue générale de la situation sanitaire dans la marine de l'État.

Reprenons ici ces données, avant de les nuancer ou de les infirmer si besoin est. Après une forte baisse de la mortalité des marins de l'État entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (8,33 %) et le début du XIX<sup>e</sup> siècle (3,3 %), les décennies suivantes marquent le pas. Après un long palier — de 1,30 % à 0,9 % entre 1840 et 1870 env. —, la mortalité moyenne chute de 2/3 en quarante ans en passant de 0,9 % à 0,3 % entre la décennie 1870 et la décennie 1904-1914. Les rares études françaises, reprenant des données anglaises, estiment que la Marine nationale connaît, après 1815, les mêmes rythmes. La régression de la mortalité, assez lente pendant plusieurs décennies (1830-1870), s'amplifie au dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1464</sup>. À l'échelle de la mer Méditerranée, plusieurs causes de mortalité et de morbidité se raréfient de toute évidence. Jamais ennemies, la Royale et la *Navy* se battent occasionnellement après 1815 dans les eaux européennes où leur rôle est surtout diplomatique et logistique<sup>1465</sup>. Les effets délabrants de la captivité sur la santé des gens de mer sont supprimés en 1815, avec le retour en France des prisonniers. Ce problème disparaît même totalement en Méditerranée en 1830, quand sont libérés des bagnes algérois les derniers captifs européens. Les équipages bénéficient avant 1848 de l'accumulation de mesures alimentaires bénéfiques et du renforcement de leur dotation vestimentaire. Cette politique bienveillante est poursuivie sous les régimes suivants. Peut-on parler de révolution sanitaire navale au XIX<sup>e</sup> siècle ? Philippe Masson utilise cette formule en 1997 dans une courte communication pour le dernier tiers du siècle<sup>1466</sup>. Sa précision est fort justifiée. La « révolution sanitaire » avança par paliers et par segments trop limités pour juguler des pathologies professionnelles dont certaines étaient pluri-séculaires — les hernies — et dont d'autres — la colique saturnine des chauffeurs — sont nées de

---

<sup>1462</sup> J.-Ch.-M. Boudin, *Études d'hygiène publique sur l'état sanitaire, les maladies et la mortalité des armées de terre et de mer*, tome Premier, Première Partie, Paris, J. Corréard, 1846.

<sup>1463</sup> P. Masson, *La mort et les marins*, *op. cit.*, p. 340.

<sup>1464</sup> Pierre Naussiat, « Les santés à l'épreuve », *Marines et Techniques au XIX<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 543 ; Philippe Masson « La révolution sanitaire du XIX<sup>e</sup> siècle », dans C. Buchet (sous la dir. de), *L'Homme, la santé et la mer (...)*, *op. cit.*, p. 407-416 ; *idem*, *La mort et les marins*, *op. cit.*, p. 285 ; C. Fredj et J. -C. Fichou, « La sardine à l'huile (...) », art. cité, p. 99.

<sup>1465</sup> P. Masson, *La mort et les marins*, *op. cit.*, p. 288.

<sup>1466</sup> *Idem*, « La révolution sanitaire du XIX<sup>e</sup> siècle », art. cité, dans C. Buchet (sous la dir. de), *L'Homme, la santé et la mer (...)*, *op. cit.*, p. 407-416.

l'industrialisation. Les forces navales expérimentent banalement la superposition d'un ancien régime sanitaire à un nouvel âge bien plus que la substitution d'un monde par un autre<sup>1467</sup>.

Jusqu'au début des années 1860, le tableau des maladies et des accidents professionnels présente les traits que l'on notait aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles. L'usure précoce des corps, les pathologies de la promiscuité et de la malpropreté, tels les furoncles, sont des maux ordinaires, nullement restreints aux populations misérables des bagnes. Au premier XIX<sup>e</sup> siècle, la gale représente, avec les atteintes vénériennes, entre le tiers et le quart des journées d'hospitalisation dans les centres médicaux des ports de guerre. Favorisées par la promiscuité, les atteintes épidémiques — le choléra bien sûr, mais également la variole et la grippe — sont si banales que leur absence ou leur exceptionnelle gravité justifient des développements particuliers dans les rapports de fin de campagne<sup>1468</sup>. Comme par le passé, les parties du corps les plus exposées aux blessures comme aux infections sont les mains et les pieds. La Méditerranée, certes, n'est ni l'Atlantique Nord ni la station de Terre Neuve, mais l'humidité hivernale, les refroidissements, les vents glacés venus du Nord occasionnent de lourdes pathologies articulaires et surtout pulmonaires. Ce sont ces dernières atteintes — « bronchite fébrile », pleurésie, tuberculose pulmonaire — qui dominent les dossiers de pensions et de réversion de pension que le Conseil d'État examine à la Belle époque<sup>1469</sup>. Comme la Marine vit durant un demi-siècle environ (v. 1840- v. 1890) entre deux âges environnementaux, celui du bois et des voiles et celui des moteurs et du charbon, l'accidentologie porte la marque de ces deux systèmes énergétiques et matériels associés<sup>1470</sup>. Repérées dès 1840, fort communes en 1870, les blessures et les pathologies spécifiques qu'endurent les personnels de la machine permettent de mesurer les étapes de la transformation des flottes où se généralisent les métaux, le charbon et les produits chimiques. Sur ces maladies et ces accidents, anciens et nouveaux, qui frappent les gens de mer au service de l'État, les sources portuaires, administratives et médicales offrent une abondante documentation.

### ***Des sources considérables ; une histoire segmentée***

Les tableaux statistiques des hôpitaux de la Marine, les rapports des chefs de service et ceux que les médecins embarqués ramènent à la fin de leurs campagnes sont une manne d'informations comptables et cliniques, dont la précision et l'intérêt savant sont jaugés par les officiers des Conseils de Santé des ports qui sont les intermédiaires entre l'Inspecteur Général et les officiers de

<sup>1467</sup> On reprend ici le thème cher à Jacques Léonard. Cf. J. Léonard, *Les Archives du corps. La santé au XIX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Ouest France, 1988.

<sup>1468</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien major de l'*Éclairer*, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861.

<sup>1469</sup> À titre d'exemple : *Recueil des arrêts du conseil d'État statuant au contentieux des décisions du tribunal des conflits et de la cour des comptes*, t. 75, Paris, J.-Sirey, 1905, p. 1267-1273. La consultation de cette source très intéressante couvrant la décennie 1896-1906 confirme la prévalence des affections pulmonaires dans les arrêts liés aux personnels de « l'armée de mer ». Nous remercions M. Sylvain Bertschy, docteur en Histoire, pour nous avoir indiqué cette source et avoir mis à notre disposition les documents en sa possession.

<sup>1470</sup> À titre de comparaison, on relira dans un article pionnier consacré au travail à la mer entre 1880 environ et l'immédiat après-guerre, l'étude que donne Jean-Louis Lenhof des accidents survenus sur les voiliers et les navires à vapeur nationaux. Cf. J. L. Lenhof, « Le travail et la vie (...) », art. cité, p. 91-92.

santé<sup>1471</sup>. À cette production variée, dont l'intérêt ethnographique est parfois considérable, s'ajoutent les travaux doctoraux comme les articles des revues spécialisées dont les *Annales de médecine navale* sont le fleuron. Ces différentes sources présentent tous les embarras d'une production savante dans un âge de transition qui, non seulement bouleverse les anciennes nosographies, mais ouvre, avec la microbiologie et la neuropsychiatrie, de nouveaux territoires<sup>1472</sup>. Jusqu'aux découvertes de l'ère pasteurienne, l'étiologie incertaine de la plupart des maladies épidémiques et infectieuses complique le processus de déconstruction et de reconstruction des savoirs médicaux. Le lecteur contemporain de ces travaux doit donc, non seulement tenir compte de la diversité des thèses alors en circulation, mais garder à l'esprit que les termes servant à désigner telle ou telle maladie couvrent une autre pathologie, ou nomment deux atteintes à tort confondues.

Pour autant, les sources médicales navales du XIX<sup>e</sup> siècle sont irremplaçables. Les comptes-rendus médicaux et chirurgicaux apportent une moisson de détails physiologiques qui permettent de suivre, pas à pas, les douleurs, la soif, et parfois l'agonie des patients. Complétés par les comptes-rendus des autopsies, ces tableaux cliniques sont enveloppés certes de silence et d'opacité. Les circonstances d'un accident et d'un suicide sont assez sommairement évoquées et parfois tues. De ce que les matelots de l'État disent et confessent au médecin qui soigne leurs panaris, leurs chancres vénériens, leurs chagrins enfin, les officiers de santé n'ont conservé presque aucune trace dans leurs rapports<sup>1473</sup>. Les médecins-chirurgiens s'en tiennent, selon les usages de leur temps et leur savoir-faire, à une description très matérielle et sensorielle des maux psychiques qu'ils rencontrent. « Un malade d'un tempérament lymphatique et de faible constitution », écrit non sans une pointe de condescendance le médecin du *Santi-Petri*, le 24 mai 1836, « se plaint d'avoir la tête vide (...) de ressentir des douleurs vagues dans le dos ». Le lendemain au soir, « il éprouve tout-à-coup une vive anxiété (...) »<sup>1474</sup>. Nous n'en saurons pas plus sur la personnalité de ce patient et ses craintes. Résumant les soins donnés à un mousse atteint par la scarlatine et délirant, le même major rapporte que ce garçon ne cessait de vouloir quitter l'infirmerie pour rejoindre ses parents. Bien naturellement, le rapport s'en tient aux symptômes, au diagnostic puis aux soins prescrits, laissant bien des questions sans réponses. Ces pauvres plaintes d'un pauvre gosse de pauvres étaient-elles bredouillées en français, en breton, en nissard ? La voix d'un « pays » les a-t-elle apaisées ? Ont-elles été suivies d'une conversation réconfortante entre le médecin et son malade ? Plus diserts, les manuels d'hygiène navale, les travaux de topographie médicale comme les correspondances privées et les rares autobiographies et correspondances privées médicales complètent en partie ce que les rapports médicaux n'ont pas enregistré<sup>1475</sup>.

Malgré l'abondance et la complémentarité des sources, l'histoire sanitaire de la marine de guerre entre 1830 et la Grande Guerre est encore loin d'égaliser les travaux menés en histoire

<sup>1471</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 22-23 ; 100-101.

<sup>1472</sup> *Idem*, *La vie quotidienne du médecin de province au XIX<sup>e</sup> siècle*, Hachette, 1977, p. 53-59 ; 70-78.

<sup>1473</sup> *Idem*, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 100-101.

<sup>1474</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. X (1834-1864), n° 3, Chirurgien de marine Berton, Campagne au Levant du *Santi-Petri*, (24 mai 1836-20 septembre 1836), s. d..

<sup>1475</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 66, n. 8.

moderne<sup>1476</sup>. Le contraste est également frappant avec l'histoire médicale et sanitaire des secteurs minier, sidérurgique et chimique des premier et second âges industriels<sup>1477</sup>. La thèse du Dr. Liliane Pellet, un article de Philippe Masson, quelques études anciennes, auxquels on peut rattacher les recherches d'Olivier Gomez sur la Grande Guerre, forment, avant le début de la décennie 2010, l'essentiel de la littérature seconde sur la question<sup>1478</sup>. Couvrant les vingt dernières années de la marine à voile, la thèse de Jacques Léonard sur les officiers de santé de marine entre 1814 et 1835 évoque les effets sanitaires de l'industrialisation, alors cantonnés aux arsenaux. Son travail, qui reposait sur une large lecture des rapports médicaux et des sources imprimées, n'a pas inspiré de travaux comparables portant sur la révolution maritime<sup>1479</sup>. Dans la thèse qu'il consacre à la marine de Louis-Philippe en Méditerranée, André Rampal expose les questions alimentaires et s'attache à suivre les ripostes nautiques et sanitaires aux frappes cholériques<sup>1480</sup>. Notre prédécesseur aborde brièvement, en revanche, les accidents comme les maladies professionnelles sans exploiter les rapports ni les thèses de médecine des officiers de santé<sup>1481</sup>. Les maladies professionnelles, dont le tableau est transformé par l'industrialisation des flottes, sont enfin quasi absentes des travaux consacrés à la marine de guerre du second XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à l'entre-deux-guerres. Sur tout ce qui concerne la santé des équipages, leurs pathologies, et, d'une manière générale, l'usure de leur corps au travail, l'histoire navale marque donc bien le pas derrière l'histoire de la marine de pêche, de la

---

<sup>1476</sup> À titre d'exemple, le numéro 18 de la *Revue d'Histoire Maritime* « Travail et travailleurs maritimes XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle : du métier aux représentations » (2014) comporte neuf articles sur les marines de commerce européennes, la pêche et le transport maritime, mais un seul sur la marine de l'État au XVIII<sup>e</sup> s. Cette asymétrie est moins marquée dans le numéro 20 (Mai 2015) de cette même revue consacré à la Grande Guerre comme dans le numéro 25 (Octobre 2018), « Le navire à la mer ».

<sup>1477</sup> Gérard Jorland, « L'hygiène professionnelle en France au XIX<sup>e</sup> siècle », *Le Mouvement Social*, 2005/4, n° 213, p. 71-90 ; Judith Rainhorn, *Santé et travail à la mine XIX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, Presses universitaires du Septentrion, 2014 ; *eadem*, *Blanc de plomb. Histoire d'un poison légal*, Paris, Presses de Sciences Po, 2019.

<sup>1478</sup> Liliane Pellet, *La Médecine navale française au XIX<sup>e</sup> siècle*, thèse de médecine, Rennes, 9 mai 1966 (non consultée) ; J. [?] L. [?] Poirier, « Questions sanitaires pendant la guerre de Crimée », *Les Empires en guerre et paix, 1793-1860*, Actes recueillis et présentés par Edward Freeman, II<sup>èmes</sup> journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, Portsmouth 23-26 mars 1988, Vincennes, Service historique de la Marine, p. 245-263 ; Bernard Broussolle, « Navigation à vapeur et conditions de vie des équipages à bord », dans *Les débuts de la navigation à vapeur, op. cit.*, p. 76-83 ; Olivier Gomez « "Tranchées mouvantes"... vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la zone des armées du Nord », *Revue d'Histoire maritime*, n° 20, 2015, p. 43-64 ; Gabrielle Cadier-Rey, « Les aspects sanitaires de la Guerre de Crimée dans les armées française et britannique », dans Michèle Merger et Dominique Barjot (sous la dir. de), *Les entreprises et leurs réseaux : hommes, capitaux, techniques et pouvoirs, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1998, p. 182-197.

<sup>1479</sup> Cf. J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*.

<sup>1480</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 213-218 ; 250-256.

<sup>1481</sup> *Ibidem*, p. 260-263.



marine marchande et des ports de commerce<sup>1482</sup>. Cette incuriosité de l'histoire navaliste pour les aspects médicaux témoigne de la durable hégémonie d'une approche technicienne ou tactique de la « Révolution maritime ». Mettant l'inventeur, l'ingénieur et la machine au centre du récit, cette perspective peine à percevoir les effets sanitaires délabrants de l'industrialisation des forces navales. L'étude de référence de Dominique Brisou sur l'accueil et le développement de la vapeur comme celle de Gérard Carlier sur la genèse des sous-marins analysent dans le détail la survenue comme la cause des accidents, particulièrement les plus meurtriers. Mais ces deux historiens des sciences n'envisagent pour ainsi dire pas les pathologies professionnelles<sup>1483</sup>. Issus du génie maritime, passés à l'histoire technique et navale pour le plus grand bénéfice des chercheurs académiques, Dominique Brisou comme Gérard Carlier ont approché l'industrialisation de la Marine du point de vue des inventeurs, des ingénieurs et des administrations. Dans leur récit, l'accident est proprement « accidentel », le danger comme l'inconfort de pénibles, mais provisoires nécessités. Critiquée par les historiens contemporains de l'industrialisation et du monde du travail, cette perspective est désormais abandonnée au profit d'un renversement des champs d'étude, de leurs enjeux et des sources. La plupart des pathologies comme des accidents à la mer et dans les arsenaux n'ont rien de fortuit et ne sont pas les seuls enfants des erreurs humaines. Ces atteintes comme ces drames sont bien les compagnons de route du machinisme, de la métallisation comme de la chimisation des forces navales. Loin d'être ignorées, les pathologies professionnelles comme les accidents du travail ont été des fléaux bien documentés, mais que les pouvoirs publics et les médecins ont acceptés au prix d'aménagements, de précautions diverses, et d'une contre-offensive rhétorique. La stigmatisation de l'imprudence comme de l'intempérance ouvrières sont deux des antennes de cette apologie de l'industrialisation mécanique<sup>1484</sup>. Tel qu'il apparaît dans les manuels et les thèses que soutiennent les officiers de santé de la Marine, l'hygiénisme naval a bien participé à l'acceptation administrative et savante d'un nouvel ordre énergétique et manufacturier. L'interventionnisme des médecins s'en tient en effet à une politique de prévention alimentaire et vestimentaire, en laissant à l'autorité comme aux ingénieurs le soin de réglementer les pratiques comme de sécuriser les machines dangereuses.

---

<sup>1482</sup> Christophe Boutin, Jean-Louis Lenhof, Elisabeth Ridet, « Gens de mer au travail. Pôle Espaces maritimes, sociétés littorales et interfaces portuaires de la Maison de la recherche en sciences humaines de Caen », *Cahiers de la Maison de la recherche en sciences humaines de l'université de Caen*, Maison de la recherche en sciences humaines, 2007 ; J.-L. Lenhof, « Violences maîtrisées : la gestion du risque à bord des derniers voiliers de commerce au long cours (1880-1920) », *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) : actes du colloque international tenu à La Rochelle et à Rochefort-sur-Mer, les 14, 15 et 16 novembre 2002*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 389-412 ; *idem*, « Voile ou vapeur. Étude sur le travail à bord des cargos long-courriers français de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (1880-1920) », art. cité, p. 59-102 ; *idem*, « Mécanisation, opposition à la modernisation économique et biologie humaine dans la France du Nord-Ouest au XIX<sup>e</sup> siècle : une étude comparée des travailleurs du textile et des gens de mer », *Histoire, économie & société* 2009/1 (28<sup>e</sup> année), p. 73-96 ; Nicolas Cochard, « Les bouchons gras dans la ville. Les personnels des machines de navire à vapeur au Havre au XIX<sup>e</sup> siècle », *Les Annales de Normandie*, 2011, n° 1, p. 155-179 ; *idem*, *La marine du Havre*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016 ; Thierry Sauzeau, « Les mousses ou « garçons » et la souffrance sociale (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », dans Frédéric Chavaud (sous la dir. de), *Histoires de la souffrance sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 77-86.

<sup>1483</sup> BRISOU, II, p. 600 ; G. Garier, *L'Odyssée (...)*, *op. cit.*, t. 3, p. 122.

<sup>1484</sup> François Jarrige, « Pris dans l'engrenage ? Les mondes du travail face à l'accélération au XIX<sup>e</sup> siècle », *Écologie & politique*, vol. 48, no. 1, 2014, p. 23-35 ; François Jarrige et Thomas Le Roux, *La contamination du monde. Une histoire des pollutions à l'âge industriel*, Points Seuil, 2017, pages 155 et suivantes, p. 221-232.

Tandis que l'histoire navale contemporaine est et demeure, avant 1990, l'affaire des historiens des techniques et de la tactique, l'histoire proprement médicale de la Marine passe puis demeure entre les mains, très compétentes, de médecins érudits, dont la plupart avaient servi dans les forces armées et les unités de santé de l'Outre-Mer. Sans surprise, les biographies médicales comme les atteintes les plus meurtrières tiennent une place centrale dans leurs travaux, les pathologies ordinaires demeurant en revanche à l'arrière plan.

### ***Une histoire longtemps laissée aux médecins érudits avant la récente émergence d'une histoire sanitaire navale***

Après la publication de son étude pionnière sur les médecins de la marine de la fin de l'Empire à la grande réforme de 1835, Jacques Léonard se détourne de l'histoire navale pour étendre sa recherche aux médecins de l'Ouest puis nationaux comme à leurs patients, avant d'engager une histoire sanitaire du XIX<sup>e</sup> siècle. Pris par ce colossal chantier, Jacques Léonard ne consacre plus d'étude spécifique à la Marine, bien que les pathologies navales, les traits singuliers des officiers de santé de la Marine, leur impact sur la médecine nationale reviennent, ici et là, dans ses ouvrages de synthèse et de vulgarisation<sup>1485</sup>. L'histoire proprement médicale et sanitaire des forces navales à l'âge de la voile et de la vapeur puis de la seule vapeur échappe dans les décennies 1970-1980 à l'attention des navalistes et des historiens de la santé. Dans un foisonnant article sur la géographie médicale européenne, Miklos Drazen Grmek signale l'intérêt des travaux de quelques topographes militaires dont Boudin, mais consacre trois lignes aux *Archives de Médecine navale* et ne dit rien des thèses soutenues par les officiers de santé de la Marine<sup>1486</sup>. Suivant une tradition qui remonte au XIX<sup>e</sup> siècle et se poursuit au premier XX<sup>e</sup> siècle<sup>1487</sup>, l'histoire de la médecine navale passe entre les mains de praticiens érudits. Dans les décennies 1980-1990, ce sont essentiellement des médecins et d'anciens médecins issus des forces armées ou ayant servi outre-Mer – Bernard Broussole, Adrien Carré, Louis Dulieu, Pierre Niaussat et J. L. Poirier – qui mènent des recherches détaillées, souvent bio-bibliographiques, sur les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Bien que leur lectorat voué soit composé de médecins retraités, les revues d'histoire de la médecine et de la pharmacie, mais également les bulletins savants d'histoire médicale et tropicale facilitent la diffusion de leurs travaux dans le milieu historien universitaire. Attentifs, les historiens « de métier » restent néanmoins aux périphéries de cette recherche<sup>1488</sup>. Malgré sa curiosité pour les aspects sanitaires et matériels de la vie des croisières et des stations, André Rampal consacre l'essentiel de sa recherche sur la marine de Louis-Philippe aux formes de la diplomatie navale<sup>1489</sup>. Alors dominée par le Service historique de la Marine, la recherche navale demeure trop engagée dans les questions

<sup>1485</sup> J. Léonard, *La vie quotidienne (...)*, *op. cit.*, p. 23, 179, 248 ; *idem*, *Archives du corps (...)*, *op. cit.*, p. 110-111.

<sup>1486</sup> M. D. Grmek, « Géographie médicale (...) », art. cité, p. 1084.

<sup>1487</sup> Jean Quérangal des Essarts, « Le service de santé de la Marine au port de Toulon au cours du XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue de Médecine navale*, t. XI, n° 1, 1956, p. 81-102 ; <http://www.pathexo.fr/documents/articles-bull/T93-3-necro.pdf>.

<sup>1488</sup> J. Léonard, *Archives du corps (...)*, *op. cit.*, p. 253, 309 et 328.

<sup>1489</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*

techniques, stratégiques et opérationnelles pour prendre le relais des médecins érudits, dont le franc-parler, très « vieille France » parfois<sup>1490</sup>, leur méticuleux travail d'érudition et leur science impressionnent les universitaires. Ayant manifesté, à plusieurs reprises, son intérêt pour l'anthropologie navale, les combats et les questions sanitaires<sup>1491</sup>, Philippe Masson signale les effets sanitaires de l'industrialisation des flottes, mais sans dépasser les vues les plus générales<sup>1492</sup>. Dans son ouvrage de thèse, soutenue en 1996, Michèle Battesti signale les frappes épidémiques qui affectent la marine du Second empire, exploite les sources médicales de l'expédition de Chine (1859-1860), mais ne va pas au-delà des aspects institutionnels de l'histoire sanitaire<sup>1493</sup>. Sans doute, la domination de l'histoire sanitaire navale par les médecins et pharmaciens-historiens l'encourage-t-elle à tenir ce champ d'études pour bien connu ou quasi réservé. Dans le grand ouvrage collectif qu'il publie en 1997 sur la santé navale, Christian Buchet, alors enseignant à l'Institut Catholique de Paris, donne la priorité à l'époque moderne qu'il connaît le mieux, le XIX<sup>e</sup> siècle recevant la portion congrue. Au-delà de Paris, les centres de recherche d'histoire militaire nationaux reconnaissent l'importance des aspects sanitaires, mais n'abordent pas, ou de fort loin, leurs dimensions navales<sup>1494</sup>. Directeur de la thèse de Marc Lemaire sur l'impact sanitaire de la guerre de Crimée, essentiellement consacrée aux forces militaires, Jean-Charles Jauffret a manifesté pour les affaires médicales et chirurgicales un intérêt passionné, mais limité au second XX<sup>e</sup> siècle et particulièrement à la guerre d'Algérie<sup>1495</sup>.

Un temps arrêtée suite au retrait, voire à la disparition des premiers médecins-érudits engagés dans cette voie, l'histoire sanitaire et surtout médicale de la Marine reprend, au début des années 2000, grâce à l'activité inlassable d'une poignée d'hommes issus, comme leurs prédécesseurs, des services de santé des Armées : le médecin général Bernard Brisou ; le médecin

---

<sup>1490</sup> L'auteur de ces lignes garde le souvenir de pittoresques anecdotes « broussardes » lors des exposés toujours passionnants de la Société d'Histoire de la médecine de Montpellier. Entre médecins d'un certain âge, et dont beaucoup ont servi outre-mer, la vérole et bien d'autres choses encore portent, sans fard, leurs noms. À des millénaires-lumière des séminaires d'histoire du (trans-)genre et de « l'agency » féminin en situation (post-)coloniale, on y apprend beaucoup, courtoisement et assez drôlement.

<sup>1491</sup> *Idem*, *La mort et les marins* (...), *op. cit.*, p. 288-290 ; 344-362.

<sup>1492</sup> Philippe Masson, *Histoire des Batailles Navales*, Atlas, 1983 ; *idem*, *De la Mer et de sa stratégie*, Tallandier, 1986 ; *idem* dans P. Pluchon (sous la dir. de), *Histoire des médecins et des pharmaciens de Marine et des colonies*, Privat, 1985 ; *idem*, *Grandeur et Misère des gens de mer*, Paris-Limoges, Charles Lavauzelle, 1986 ; *idem*, *La mort et les marins*, Paris, Glénat, 1995, p. 283-285 ; 314-315.

<sup>1493</sup> BATESTI, I, p. 410-434.

<sup>1494</sup> Le même peut être dit pour la recherche navale britannique qui, dans les décennies 1970 et 1980, est dominée par la réflexion technico-stratégique que relançaient la guerre fraîche puis la multiplication des opérations extérieures occidentales en Afrique comme au Proche-Orient. Ayant mené notre doctorat dans cette ambiance et sous l'égide d'Andrew Lambert, notre thèse reproduit cette indifférence aux affaires de santé, tenues pour connues, comme aux autres aspects alimentaires et vestimentaires du quotidien. Cf. P. Louvier, *La puissance* (...), *op. cit.*, p. 221-222 ; *idem*, « Confronter la 'Cherbourg strategy' aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britanniques (1840-1898) », *Revue d'Histoire Maritime*, n° 16, 2012, p. 87-117.

<sup>1495</sup> On doit ainsi à Jean-Charles Jauffret la publication du remarquable témoignage de Gérard Zwang, *Chirurgien du contingent. Suez-Algérie, mai 1956-octobre 1958*, Université Paul-Valéry, Montpellier, 2000.

de la Marine Michel Sardet et le docteur André Borgomano, un ancien de l'école du Pharo<sup>1496</sup>. Outre leurs communications biographiques et leurs études monographiques, ces médecins-historiens ont mené de précieux travaux d'érudition. On pense ainsi à l'inventaire systématique des rapports médicaux de retour de campagne que Bernard Brisou a publié avec l'aide du Service historique de la Défense comme au dictionnaire biographique des officiers de santé que le même Bernard Brisou et Michel Sardet ont confié aux presses du SHD<sup>1497</sup>. Autant d'outils indispensables pour engager un travail d'analyse puis de synthèse. Dans une certaine mesure, la thèse du médecin militaire Marc Lemaire, consacrée aux aspects sanitaires de la guerre de Crimée, comme les recherches d'Alain Mounier-Kuhn sur les campagnes militaires et navales du Tonkin et l'Annam (1881-1896) relèvent de cette même entreprise savante, mais toujours inspirée par la piété professionnelle envers les « Grands Anciens<sup>1498</sup> » et leur corps d'origine<sup>1499</sup>. Heureusement indifférents aux aléas universitaires, ces travaux au long cours ont doté l'histoire navale et sanitaire de précieux instruments biographiques et d'érudition<sup>1500</sup>. Les travaux des médecins-naturalistes du XVIII<sup>e</sup> siècle et du premier XIX<sup>e</sup> siècle, le rôle savant de l'école rochefortaine, l'engagement pasteurien des médecins navals et de leurs épigones coloniaux sont les axes principaux d'une recherche qui s'est, en revanche, moins intéressée aux questions alimentaires comme aux effets sanitaires de l'industrialisation. Les espaces étudiés montrent également de fortes dissemblances. Le Pacifique, les Caraïbes et l'Indochine ont drainé l'essentiel des travaux quand la Méditerranée et les hôpitaux navals méditerranéens, Toulon au premier chef, restent dans une pénombre relative.

Au commencement des années 2000, les travaux universitaires dédiés aux entreprises impériales et coloniales françaises et britanniques prennent enfin la mesure de leurs aspects sanitaires<sup>1501</sup>. La gestion navale des atteintes épidémiques est suivie avec une attention inédite. Dans son travail doctoral et par la suite, Claire Fredj a montré l'implication savante des médecins et

---

<sup>1496</sup> B. Brisou, *Catalogue raisonné des rapports médicaux annuels ou de fin de campagne des médecins et chirurgiens de la Marine d'État, 1790-1914*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 2004 ; Dr. 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*, répertoire rephotographié déposé en 2008 à la bibliothèque « ancienne » de la faculté de Médecine de Montpellier.

<sup>1497</sup> Cf. B. Brisou, *Catalogue raisonné des rapports médicaux annuels ou de fin de campagne des médecins et chirurgiens de la Marine d'État : 1740-1914*, op. cit. ; M. Sardet, *Naturalistes & explorateurs du Service de santé de la marine au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit. ; B. Brisou et M. Sardet, *Dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, op. cit..

<sup>1498</sup> Sans implication lovecraftienne s'entend.

<sup>1499</sup> Alain Mounier-Kuhn, *Les Services de santé militaires et les médecins militaires français pendant la conquête et la pacification du Tonkin et de l'Annam (Mars 1882-31 décembre 1896)*, thèse de doctorat d'Histoire sous la direction de Patrick Villiers, Université du Littoral-Côte d'Opale, 2003 ; Marc Lemaire, *La guerre de Crimée. Chronique et analyse d'un désastre sanitaire (1854-1856)*, thèse de doctorat d'Histoire militaire et études de Défense, sous la dir. de Jean-Charles Jauffret, Université Paul-Valéry, Montpellier-III, 2006.

<sup>1500</sup> B. Brisou, *Catalogue raisonné des rapports (...)*, op. cit. ; Michel Sardet, *Médecins et pharmaciens de la marine à Rochefort au XIX<sup>e</sup> siècle. Un apport scientifique majeur*, Paris, Pharmathèmes, 2005 ; *idem*, *Naturalistes et 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, Service historique de la Défense, 2011 ; Alain Mounier-Kuhn, *Les médecins militaires français au XIX<sup>e</sup> siècle. Étude sociologique, formation professionnelle, carrières (de 1830 à 1910)*, Paris, Glyphe, 2014.

<sup>1501</sup> <https://dep-histoire.parisnanterre.fr/navigation/organisation-et-contacts/equipe-enseignante/mme-claire-fredj--252563.kjsp>.

des pharmaciens de marine du Second empire confrontés à d'éprouvantes épidémies particulièrement en Crimée (Varna, 1854) puis au Mexique (1862-1867)<sup>1502</sup>. Sans recourir à leurs rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Claire Fredj emploie, en les croisant, de nombreux articles des médecins de marine comme leurs thèses. Examinant les stratégies de lutte curative et prophylactique des forces armées, elle met en lumière l'importance des croisières hauturières et des pratiques quarantaines dont l'objet est de préserver de la fièvre jaune les marins et les soldats transportés<sup>1503</sup>. Pionnière, son étude de la construction des savoirs médicaux militaires et navals lors de la campagne du Mexique s'inscrit dans une histoire plus générale de l'impérialisme sanitaire des mondes arctique<sup>1504</sup>, antillais<sup>1505</sup>, océanien<sup>1506</sup>, sud-américain<sup>1507</sup> et proche-oriental<sup>1508</sup> où la part prise par les médecins de la marine est désormais bien identifiée. Les travaux de Claire Fredj, que l'on peut replacer dans le prolongement de l'oeuvre de Jacques Léonard, ont enfin contribué à l'émergence actuelle d'une branche spécifiquement navale de l'histoire de la santé.

Non sans raison, cette branche est toujours dominée par la question épidémique. La fréquence des maladies contagieuses comme des épidémies est en effet si grande que toutes les unités et tous les marins en font, au moins une fois, l'expérience. Le choléra, que la Marine rencontre directement en 1831, a drainé le gros des recherches qui bénéficient d'une considérable

---

<sup>1502</sup> Claire Fredj, « Cerner une épidémie : le travail des médecins militaires sur la fièvre jaune au Mexique en 1862 et 1867 », *Genèses*, 38, 2000, p. 79-104.

<sup>1503</sup> *Ibidem*, p. 92-93.

<sup>1504</sup> A. Lambert, *Franklin. Tragic Hero of Polar Navigation*, Faber and Faber, 2009, p. 179-203 ; 336-351.

<sup>1505</sup> Grégory Bériet, « La lutte contre la fièvre jaune dans les Antilles françaises : marine, médecine et pratiques coloniales (fin XVIII<sup>ème</sup>-début XIX<sup>ème</sup> siècle) », 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 (texte disponible sur la Toile : halshs-00150051) ; *idem*, « Du voyage de collections au classement scientifique : les officiers de santé de la marine de Rochefort et leur rapport à l'histoire naturelle (1817-1851) » dans C. Demeulenaere-Douyère (sous la dir. de), *Explorations et voyages scientifiques de l'Antiquité à nos jours : actes du 130<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques*, La Rochelle, 2005, Paris, CTHS, 2008.

<sup>1506</sup> Marie Brualla, « De la guenon à la Vénus, entre animalité et sensualité de la femme océanienne dans la littérature médicale (deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> s.) », *Outre-Mers, revue d'Histoire*, t. 106, n° 398-399, 2018, p. 15-44 ; *eadem*, « Restes humains de Nouvelle-Calédonie, une source historique peu exploitée (Les) », dans Nathalie Kouamé, Éric P. Meyer et Anne Viguier (sous la dir. de), *Encyclopédie des historiographies : Afriques, Amériques, Asies*, vol. 1 : sources et genres historiques, 2020, p. 1509-1515 ; *eadem*, « Des mots sur les maux : le pian/tonga en Océanie coloniale », contribution disponible sur le site de C.R.I.S.E.S. : <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/journée-détudes-les-mots-sur-la-peau-dermatologie-tropicale>.

<sup>1507</sup> Rosa Helena de Santana Girao de Morais, « Géographe, race et santé : le discours des médecins français sur le Brésil et sur les maladies tropicales pendant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », *Passages de Paris* n° 2, 2005, p. 70-90 ; *eadem*, *Climat, race et maladies : les expéditions de la Marine française au Brésil (1819-1870)*, thèse de doctorat sous la direction d'Ialana Löwy, EHESS, 2009.

<sup>1508</sup> Benoît Pouget, « Choléra, quarantaines et forces navales françaises en Algérie (1834-1837) », *Revue historique des armées*, 2016, n° 284, p.84-99 ; Patrick Louvier, « Les médecins de marine français face aux atteintes dermatologiques proche-orientales : l'émergence d'une spécialité dans un âge d'ingérences impériales et coloniales (1830-1914) », contribution disponible sur le site de C.R.I.S.E.S. : <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/journée-détudes-les-mots-sur-la-peau-dermatologie-tropicale>.

documentation imprimée et archivistique<sup>1509</sup>. Cette maladie, contre laquelle la Marine mène une lutte acharnée et entretient une veille vigilante avant la guerre de Crimée, s'abat sur les escadres alliées durant l'été 1854 et les malmène assez pour réduire leurs capacités opérationnelles pendant quelques semaines, sans que les Russes ne profitent par ailleurs de l'opportunité. Reprenant et complétant les recherches menées par ses prédécesseurs, le récent travail doctoral de Benoît Pouget sur la Marine et le choléra au premier XIX<sup>e</sup> siècle a introduit une mise en perspective spatiale attentive aux lignes arrières du front épidémique comme aux divers échelons ou sas hospitaliers mis en place par la Marine et ses partenaires en métropole, en Algérie et outre-mer. Dans une large mesure, cette thèse fait écho aux travaux de Luc Chantre et de Guillemette Crouzet sur la circulation des hommes au Moyen-Orient et les compartimentages juridiques et sanitaires introduits au Proche-Orient par les puissances occidentales. Publié en 2020, le travail doctoral de B. Pouget participe également au renouveau de l'histoire des pandémies contemporaines provoqué par le centenaire de la Grande Grippe de 1918<sup>1510</sup> et les débats sur le bienfondé des vaccinations<sup>1511</sup>. Dans le prolongement des travaux de Benoît Pouget, la recherche en cours de Clémence Gavalda sur l'épidémie typhique de 1855-1856 continue cette histoire de la lutte anti-épidémique menée par la Marine<sup>1512</sup>. Le champ des recherches sur le second XIX<sup>e</sup> siècle attend désormais de nouveaux travaux. Parce qu'ils vivent dans un espace clos et restreint, et parce qu'ils sont amenés à faire escale régulièrement, les marins sont exposés aux atteintes endémiques, contagieuses ou infectieuses. La variole, que les procédés de variolisation et de vaccination ne parviennent pas à prévenir ni à juguler, frappe ponctuellement les forces navales tout au long du siècle ce qui demande des procédures de surveillance et de revaccination avec l'appui des hôpitaux civils<sup>1513</sup>. Peu létale, mais préoccupante par sa soudaineté et sa forte morbidité, la grippe attend également d'être étudiée à l'échelle des forces navales, particulièrement durant la pandémie de 1889-1890. La typhoïde, qui se propage, comme le choléra, dans les villes portuaires industrielles mal équipées en systèmes de filtrage des eaux et des boues urbaines, accompagne enfin les escales dans les pays du Levant et partout où les marins peuvent consommer des coquillages pêchés *in situ* et dont beaucoup sont contaminés par les eaux souillées vendues hors de tout contrôle<sup>1514</sup>.

<sup>1509</sup> Outre la bibliographie qu'a rassemblée Benoît Pouget dans sa thèse, on se reportera à celle que donne Thibault Weitzel dans un court, mais très intéressant ouvrage, paru en 2011 chez l'éditeur Vendémiaire qui fait beaucoup pour renouveler l'histoire des épidémies à l'époque contemporaine.

Thibault Weitzel, *Le fléau invisible. la dernière épidémie de choléra en France*, Paris, Vendémiaire, 2011, p. 180-188 ; B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 643-708.

<sup>1510</sup> On lira ici, à titre d'exemple, les premier et second chapitres de *La Grande Grippe* écrit par Freddy Vinet, ainsi que la bibliographie rassemblée par ce géographe spécialiste des catastrophes naturelles. Freddy Vinet, *La Grande Grippe. 1918. La pire épidémie du siècle*, Paris, Vendémiaire, 2018, p. 19-81; 247-259.

<sup>1511</sup> Cf. Françoise Salvadori, Laurent-Henri Vignaud, *Antivax. La résistance aux vaccins du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*, Vendémiaire, 2019.

<sup>1512</sup> Clémence Gavalda-Brault, « 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) », contribution disponible sur le site de C.R.I.S.E.S. : <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/journée-détudes-les-mots-sur-la-peau-dermatologie-tropicale>.

<sup>1513</sup> M. Lemaire, *La guerre de Crimée* (...), *op. cit.*, p. 65-70.

<sup>1514</sup> D. Faget, « La découverte d'un risque sanitaire lié à l'alimentation : fièvre typhoïde et consommation de coquillages en Méditerranée (...), art. cité, p. 345-363.

Autant de travaux nécessaires et d'importance donc, et qui rendent d'autant plus utile une vue d'ensemble de la santé des marins de l'État, c'est-à-dire de leurs pathologies professionnelles et saisonnières, mais également des mesures alimentaires, vestimentaires, environnementales adoptées pour préserver un capital humain constitué à grand prix<sup>1515</sup>. En reprenant toutes les conditions qui font (et défont) la santé des marins, c'est-à-dire leurs forces physiques, leur intégrité corporelle et psychique, il s'agit de considérer leur vie matérielle et physiologique avec la même attention que les médecins-hygiénistes portaient au quotidien des personnels, mais sans ignorer le biais et de leur regard et de leurs sources. À la mesure de nos forces, une telle reconstitution du travail médical à la mer serait répondre à l'invitation pressante de Jacques Léonard de replacer la santé des travailleurs de l'État à la place qu'elle doit tenir dans une histoire de la Marine. À la différence de l'histoire épidémique, beaucoup reste ici à faire.

La préservation des aliments, la distillation de l'eau, la ventilation du navire, l'évacuation des eaux insalubres demeurent dans les limbes d'une recherche historique, alors que surabondent les ressources imprimées et manuscrites, tels les rapports médicaux annuels et de fin de campagne, déposés aux archives du Conseil de Santé de Toulon. Quelques travaux menés en histoire de la médecine comme en histoire navale donnent des jalons historiographiques, permettent de sentir l'influence de l'hygiénisme universitaire, mais rien de comparable ici à l'historiographie des épidémies. Pourtant l'eau chargée de plomb tue dans les arsenaux comme sur les navires ; le panaris tardivement incisé est la source de douleurs terribles et d'infections qui peuvent conduire à l'amputation. Ni les maladies professionnelles ni les accidents du travail, à la mer comme dans les arsenaux, n'ont attiré l'attention des médecins-historiens, également peu attentifs aux maladies de la promiscuité, telles que la gale, les IST et les pathologies pulmonaires. Dans une étude très synthétique publiée en 1969, Adrien Carré envisage surtout les accidents du travail du temps de la marine à voiles et les pathologies affectant les marins qu'il côtoya et soigna au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Le propos consacré aux décennies 1840-1914 est bref, en revanche, et ne se démarque pas des traités et des ouvrages les plus connus<sup>1516</sup>. S'il a donné une communication pionnière sur ces questions, le médecin-général Bernard Broussolle s'attarde, comme sur ses prédécesseurs, sur les formes les plus paroxystiques de l'accidentologie navale<sup>1517</sup>. Ce qui a été ultérieurement publié sur les pathologies professionnelles et les maux ordinaires des ouvriers des arsenaux comme des marins de l'État — physiologiques et psychiques — ne peut donc encore se comparer aux recherches

---

<sup>1515</sup> J. Léonard, *Archives du corps*. (...), *op. cit.*, p. 7 et suivantes.

<sup>1516</sup> Adrien Carré, « Notes sur l'histoire de la médecine du travail et de l'ergonomie dans la Marine », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 47, n° 2, 1969, p. 260–289. Consultable sur la Toile : *JSTOR*, [www.jstor.org/stable/24078688](http://www.jstor.org/stable/24078688). Accessed 21 Apr. 2021.

<sup>1517</sup> B. Broussolle, « Navigation à vapeur et conditions de vie (...) », art. cité, p. 76-83.

passées sur la marine d'Ancien Régime ni aux études récentes sur la santé des marins des marines du commerce et de la pêche<sup>1518</sup>.

Intitulé « **Deux fois moins de pertes au combat en un siècle que durant la seule journée de Trafalgar, le 21 octobre 1805** », le premier chapitre s'attachera aux types de blessures qu'infligent les combats à la mer (Navarin, Sébastopol) et surtout à terre, quand les descentes appuient les frappes navales contre Mogador, Sfax, Gabès et Casablanca. Bien documenté, le tableau chirurgical permet de reconstituer les traits tactiques et matériels d'affrontements marqués par une grande asymétrie des moyens militaires dont tous avaient conscience. Le second chapitre (« **Corps transis et tannés : l'organisme marin à l'épreuve des saisons** ») exposera les souffrances que les saisons hivernale et estivale, mais également la pluie et l'humidité infligent aux matelots. Inégalement exposés aux atteintes du soleil et du froid, les marins trouvent dans leur sac et dans leur nourriture l'essentiel de leur protection thermique quotidienne. Le troisième chapitre (« **Croisières paisibles, éprouvantes ou meurtrières : les aléas des missions et des atteintes épidémiques** ») reconsidère la part des aléas nautiques, politiques et militaires sur la santé navale. À quelques années voire mois de distance se suivent des croisières paisibles et des navigations éprouvantes, endeuillées par les accidents et les épidémies. Au-delà de ces péripéties, la santé des marins de l'État est progressivement affectée par l'industrialisation, dont les maladies professionnelles et l'accidentologie attirent, après 1850, l'attention des officiers de santé. C'est à cette dimension des maux physiques, mais également psychiques de l'âge industriel que s'attachera cette quatrième partie : « **Les pathologies et les accidents professionnels entre deux âges environnementaux et sanitaires** ». La cinquième et dernière partie, « **Transporter, accueillir et soigner les blessés** », mettra l'accent sur l'accueil et le traitement des malades et des blessés à la mer comme à terre. L'efficacité curative des soins et les mesures préventives, très hygiénistes d'inspiration, seront considérées en tenant compte de la difficulté de tracer un ligne bien stricte entre un monde dit pasteurien et un âge dit pré-pasteurien.

---

<sup>1518</sup> M. Née, *Les industries militaires à Cherbourg 1900-1939 : arsenal et activités associées*, mémoire de DEA d'Histoire contemporaine, sous la direction de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen, 2000-2001 ; Gilbert Buti, « Risque professionnel et navire laboratoire XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. 'Coliques des navigateurs ou fièvre de Madrid' : comprendre et combattre le saturnisme », dans L. Américi et al. (dir.), *La mosaïque des racines. Pouvoirs, cultures et sociétés en France et en Méditerranée XVI<sup>e</sup> -XXI<sup>e</sup> siècle*, 2014, p. 181-191 ; Patrick Louvier, « Les maladies et les accidents dans la marine de guerre française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle (1815-1914) », *CORPS*, n°15, 2017, p. 305-312.



## I. Deux fois moins de pertes au combat en un siècle que durant la seule journée de Trafalgar, le 21 octobre 1805

En considérant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, la marine française est, avec ses paires britannique et turque, celle qui est le plus souvent engagée dans des opérations de guerre en Méditerranée et dans ses eaux proches. Avant 1830, les actions militaires sont liées à l'entreprise de relèvement économique et politique que mène la Restauration en Méditerranée occidentale comme en mer Égée. Au début du blocus d'Alger (1827-1830), une confrontation nocturne se produit, dans la nuit du 3 au 4 octobre 1827, que suit une escarmouche en mai 1828. Les reconnaissances côtières sur les côtes de la Régence sont alors ponctuées de coups de main toujours hasardeux<sup>1519</sup>. En 1829, vingt-cinq marins sont submergés et massacrés, à l'exception d'un seul homme. À la veille de l'expédition d'Alger, le naufrage de deux navires au cap Bengut s'achève par le massacre de 108 hommes, tandis que les survivants, 86 hommes, sont livrés au bey d'Alger, puis jetés au bague<sup>1520</sup>. Au Levant, les mesures de police contre les forbans grecs entraînent des heurts mineurs, mais sanglants, dont le plus célèbre est l'attaque du brick *Panyoti* confié à l'équipage de prise de l'EV Bisson, qu'une centaine de pirates attaquent, le 5 novembre 1827, avant l'explosion du navire provoquée par l'EV Bisson<sup>1521</sup>. Si les forbans grecs sont anéantis, dix des quinze marins français ne survivent pas à l'explosion. Plus chanceux, le pilote Trimentin en réchappe, mais le pied fracassé et désormais inapte au service actif<sup>1522</sup>. Quelques jours auparavant, le 20 octobre 1827, la politique d'interposition navale anglo-franco-russe sur les côtes méridionales du Péloponnèse mène à l'anéantissement des forces turco-égyptiennes dans la rade de Navarin. Au soir de cette bataille, l'escadre française déplore la mort de 43 hommes<sup>1523</sup>. Un dixième des 125 marins blessés décède dans les jours et les semaines qui suivent la bataille<sup>1524</sup>.

Entre 1830 et 1914, les entreprises proprement coloniales en Afrique du Nord comme les vicissitudes de la Question d'Orient amènent la Marine à se battre occasionnellement. Le gros des combats se produit entre la prise de Mogador, le 15 août 1844, et le bombardement de Kinburn, le 17 septembre 1855, qui clôt le cycle des opérations militaires en Crimée. Au début des années 1830, la conquête du littoral algérien nécessite plusieurs raids amphibies durant lesquelles la Marine prend une part opérationnelle secondaire, mais active. Après la prise d'Alger, qui a coûté treize morts à

<sup>1519</sup> J. de la Faye, *Une famille de marins (...)*, *op. cit.*, p. 52 ; J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 177 ; 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>1520</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 178.

<sup>1521</sup> 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://gr.ambafrance.org/Astypalea>.

<sup>1522</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_tremintin\\_yves.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_tremintin_yves.htm)

<sup>1523</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 172-173 et n. 3 p. 172.

<sup>1524</sup> AMAE-La Courneuve, ADP-Grèce (8), « État nominatif des officiers, officiers marinières et marins morts au combat de Navarin, le 20 octobre 1827 ou décédés à bord des suites de leurs blessures », document communiqué par le ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, le 12 juin 1890.

l'escadre<sup>1525</sup>, le décès de neuf hommes sanctionne l'affaire ratée de Bône en septembre 1831. La capture de la casbah de ce port, en mars 1832, est le succès d'un seul navire, la *Béarnaise*, dont l'équipage soutient la résistance d'une centaine de combattants « turcs » ralliés à la France. Menée avec détermination et sous la protection des pièces de cette goélette, l'affaire est un plein succès et n'entraîne la mort d'aucun marin<sup>1526</sup>. L'année suivante, une division de six bâtiments, dont trois navires de transport, est lancée contre Bougie qui tombe, le 29 septembre 1833. Si le commandant Parseval déploie 350 marins pour épauler le millier de soldats du général Trézel, les pertes sont modestes<sup>1527</sup>. Au Maroc, les entreprises navales sont plus meurtrières. La prise de Mogador (1844) puis le bombardement de Salé (1851) entraînent la perte d'une centaine d'hommes tant marins que bigors et marsouins<sup>1528</sup>. Pendant les cinq décennies qui séparent le bombardement de Salé de l'affaire de Casablanca en août 1907, les engagements militaro-navals en Afrique du Nord sont occasionnels et de peu d'importance. Le soutien français aux Espagnols durant la guerre de Tétouan (1859) amène l'amiral Desfossés à canonner un fort et quelques batteries, sans toutefois débarquer de troupes. La défense des ports encerclés par la rébellion algérienne en 1871 — tel Dellys — comme la participation navale à l'occupation de la Tunisie, dix années plus tard, sont des affaires peu meurtrières, à l'exception de la prise de Sfax, le 16 juillet 1881. Pour s'emparer de ce bastion de la résistance méridionale, quarante marins sont tués et blessés<sup>1529</sup>. La guerre de Crimée s'avère la campagne navale la plus meurtrière du second XIX<sup>e</sup> siècle que la Marine conduisit dans les eaux européennes. L'épidémie cholérique, particulièrement virulente durant l'été 1854, fauche les équipages, que malmènent, par la suite, le scorbut puis le typhus. L'attaque puis le siège de Sébastopol (octobre 1854-octobre 1855) sont également de rudes affaires<sup>1530</sup>. Pendant le bombardement d'Odessa du 22 avril 1854, un accident de tir tue deux matelots, mais aucun marin n'est touché par les feux ennemis. Le duel d'artillerie du 17 octobre 1854 opposant les escadres aux forts maritimes de Sébastopol entraîne, en revanche, la mort de 39 marins de tout grade, tandis que 157 blessés sont admis aux infirmeries des navires<sup>1531</sup>. Le navire-amiral, le *Ville-de-Paris*, dont la dunette a été fracassée par un obus, perd 58 hommes, tués et blessés. À ces pertes s'ajoutent celles que subissent, le même jour, les artilleurs de marine et les marins, qui servent dans les batteries de

<sup>1525</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 155.

<sup>1526</sup> Le détail de cette affaire se trouve dans la pochette « Expédition de Bône » (27 mars 1832) », déposée à Vincennes dans la sous-série CC1 : SHD-V-M, CC 1-1154, « Expéditions diverses (1827-1841) ».

<sup>1527</sup> SHD-V-M, CC 1-1154, « Expéditions diverses (1827-1841) », CF Parseval, « Rapport sur l'expédition de Bougie », 2 octobre 1833. Ce document a été versé dans la pochette « Expédition de Bougie, 29 septembre 1833 » ; Général Comte de Cornulier-Lucinière, *La prise de Bône et de Bougie d'après les documents inédits (1832-1833)*, (réimpression de l'édition originale de 1895), Nice, éditions Gandini, 2009, p. 301-334.

<sup>1528</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine (...)*, *op. cit.*, t. I, p. 54.

<sup>1529</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XI (1867-1873), n° 19, Médecin-Principal Jean Bourgault, « Rapport médical d'escadre (décembre 1870-juillet 1871) », 9 juillet 1871.

<sup>1530</sup> BATESTI, I, p. 107 et 428.

<sup>1531</sup> F.-P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, *op. cit.*, p. 29 ; Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 73-75 ; BATESTI, I, p. 116 ; 118-119 ; Michael Clodfelter, *Warfare and Armed conflicts. A statistical Encyclopedia of Casualty and Other Figures, 1492-2015*, Mac Farland & Company, Jefferson, North Carolina, 2017, p. 178.

siège. La mobilisation des marins à terre, allant croissant durant le siège de Sébastopol, saigne régulièrement les rangs des canonniers et des bigors placés sous le commandement du CV Rigault de Genouilly et des CF Bianchi et Fayolle<sup>1532</sup>. En revanche, la Marine ne perd en septembre 1855, « que » deux hommes devant le fort de Kinburn, contre lequel ont été engagées des batteries cuirassées détachées de France<sup>1533</sup>.

Tenus de montrer l'exemple et s'exposant pour être toujours vus de leurs hommes malgré la fumée, les officiers ne sortent pas tous indemnes de ces luttes armées. En 1827, l'EV Bisson se fait sauter avec sa prise. Décédé brutalement en 1857 à la veille de prendre le commandement de l'escadre d'évolutions, l'amiral Dubourdieu « fauchait » depuis trois décennies, un boulet lui ayant broyé une jambe à Navarin. Lors du bombardement de Sébastopol, l'état-major de l'amiral Hamelin, indemne, est décimé par un obus percutant la dunette du navire-amiral. L'amiral Abel Bergasse Dupetit-Thouars (CeC, 1898-1890) est revenu borgne de la Crimée, tandis que son successeur, l'amiral Henri Rieunier (1833-1918), décoré en Crimée même pour sa bravoure dans les batteries de siège, sera blessé durant les combats de la Commune<sup>1534</sup>. L'amiral Louis Brown de Colstoun (1835-1924), qui dirige la préfecture de Toulon puis l'escadre l'extrême-fin du siècle, est également atteint en avril 1871 dans les combats opposant les forces versaillaises et parisiennes<sup>1535</sup>. Rien ici de bien neuf ni de singulier. Tout au long du XIX<sup>e</sup> s., les états-majors des flottes européennes sont peuplés de vétérans de combats, coloniaux ou non<sup>1536</sup>. Le futur amiral Beatty (1871-1936), présent en Chine lors de la révolte des Boxers, en revint avec un bras paralysé et ne récupéra jamais l'usage de deux doigts<sup>1537</sup>. En considérant uniquement le bilan numérique des décès et des blessures subis au combat dans le seul bassin méditerranéen au XIX<sup>e</sup> siècle, leur poids est très inférieur aux pertes enregistrées aux époques modernes comme au premier XX<sup>e</sup> siècle. Si l'on additionne les pertes subies par les forces navales en Méditerranée comme en mer Noire entre 1815 et 1914, le total ne dépasse pas 1 500 tués (1/3 des pertes environ) et blessés, la seule guerre de Crimée ayant occasionné, la mise hors combat d'un million d'hommes, en comptant les tués comme les blessés<sup>1538</sup>. En tenant compte des variations existant entre les dénombrements officiels ou non, le

<sup>1532</sup> BATESTI, I, p. 137, 428.

<sup>1533</sup> H. Langlois, « La Dévastation (...) », art. cit., p. 750.

<sup>1534</sup> Article « Dupetit-Thouars (Abel-Nicolas Bergasse) (1832-1890) », TAILLEMITE, p. 160-161 ; [https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri\\_Rieunier#Escadre\\_de\\_la\\_Méditerranée\\_occidentale\\_et\\_du\\_Levant](https://fr.wikipedia.org/wiki/Henri_Rieunier#Escadre_de_la_Méditerranée_occidentale_et_du_Levant).

<sup>1535</sup> <http://www.military-photos.com/brown.htm>.

<sup>1536</sup> A. Lambert, *Admirals (...)*, op. cit., p.292.

<sup>1537</sup> *Ibidem*, p. 341.

<sup>1538</sup> Certaines sources confondent tués et blessés, distinguent les marins des officiers, et parfois perdent de vue les combats livrés à terre, ainsi lors de l'attaque de Sébastopol, le 17 octobre 1854. L'association de plusieurs armes dans les descentes (Mogador, Sfax) et les bombardements côtiers (Sébastopol) est une autre cause de la variation des tableaux des pertes.

SHD-V-M, BB 8-750, « État général des marins appartenant à l'Escadre d'Évolutions et à la division navale du Levant qui ont été tués ou blessés à la prise de Sfax », document joint à la lettre du 22 juillet 1881, adressée par le commandant en chef de l'escadre à la rue Royale ; « État des pertes françaises à Mogador » d'après les Archives du Ministère de la Marine » (date non précisée), dans J. Caillé, *Les Français à Mogador en 1844*, Mogador, Syndicat d'initiative et de tourisme, 1955 ; BATESTI, I, p. 118, 428-429 ; J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 172-173 et n. 3 p. 172 ; P. Masson, *Histoire de la Marine*, op.cit., t. I, p. 54 ; A. Rampal, *Les stations navales (...)*, op. cit., p. 155 ; M. Clodfelter, *Warfare and Arms conflicts (...)*, op. cit., p. 178 et 200.

total des pertes reste très en deçà de ce qu’avaient coûté les guerres maritimes du XVIII<sup>e</sup> siècle, de la Révolution et de l’Empire. Pour la seule bataille de Trafalgar, le 21 octobre 1805, sans même tenir compte des marins qui périrent les jours suivants dans les naufrages, les pertes françaises s’élèvent à 3 800 marins soit plus du double des pertes subies dans les eaux euro-méditerranéennes entre 1815 et le début de la Grande Guerre. Rien en outre de comparable avec les pertes subies par la marine française durant la Seconde guerre mondiale. Si la guerre fauche peu de marins avant 1914, l’asymétrie des forces engagées en est la première cause.

### **1. Bellone est française : de rares confrontations, mais presque toujours du fort au faible**

Si l’on excepte la guerre contre la Russie durant la guerre d’Orient, les combats que mène la marine française, seule ou non, sont livrés contre des puissances maritimes de second ordre — l’empire ottoman en 1827, la régence d’Alger en 1830 ; l’Autriche en 1859 — ou contre des États et des populations privés de forces navales : le Maroc en 1844 ; la république romaine en 1849 ; les révoltés algériens en 1871 puis, une décennie plus tard, les insurgés du littoral sud-tunisien. Associée à une forte prééminence militaire, la maîtrise des mers permet à la Marine de s’en tenir bien souvent à un rôle logistique ou d’appui-feu<sup>1539</sup>. Tout affrontement naval direct révèle néanmoins l’ampleur de l’écrasante supériorité des moyens nautiques et militaires français. L’anéantissement des forces égyptiennes et turques à Navarin est la victoire d’une artillerie très homogène, et dont les servants ont été soumis à d’exigeantes procédures de tir<sup>1540</sup>. Tandis que les trois escadres anglaise, française et russe déplorent 177 morts et 470 blessés, les pertes ottomanes, jamais connues avec exactitude, sont entre cinq et dix fois supérieures<sup>1541</sup>. La Marine dispose, en outre, sur les défenses côtières méditerranéennes — à l’exception d’une poignée de forteresses navales — d’une écrasante supériorité balistique. Il est donc possible de couvrir la progression des compagnies débarquées sur les plages et de garantir leur survie quand la pression adverse se fait trop forte, ce qui est le cas à Casablanca en 1907. Si Mogador et Salé sont, au milieu du siècle, des ouvrages de second ordre, que dire de Gabès dont l’attaque, en 1881, fut une promenade ?

« Ce misérable bourg, situé à peu de distance de la mer, ne vivait guère que du produit de la pêche et de dattes, excellentes en vérité, récoltées dans l’oasis. N’étant fréquenté que par des pêcheurs maltais, nous nous demandions », écrit un cavalier français, « ce qui avait pu motiver le bombardement par notre escadre, Gabès n’ayant alors d’autre défense qu’un fortin carré, garni de mauvais canons vieux d’un siècle, et que nous trouvâmes parmi les décombres. Tout autour du fortin gisaient quantité de nos obus non explosés<sup>1542</sup> ».

<sup>1539</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Commandant Gicquel des Touches, « Journal de l’expédition de Rome en 1849 ».

<sup>1540</sup> Michèle Battesti, « La bataille de Navarin, prélude à l’indépendance de la Grèce », dans *Français et Anglais en Méditerranée (...), op. cit.*, p. 301.

<sup>1541</sup> *Ibidem*, p. 298-302.

<sup>1542</sup> Journal de Sylvain Darnaud, cité dans Jean Peyras et Pierre Soumille, « Les souvenirs d’un soldat bas-alpin sur la conquête de la Tunisie (1881-1882) », *Revue de l’Occident musulman et de la Méditerranée*, n° 34, 1982, p. 70.

Conscients de la puissance navale française, les États menacés n'osent pas profiter d'un bref avantage tactique. Contre Alger en 1830, les marins français disposent d'une supériorité marquée en pièces lourdes, accentuée par le passage successif en file des navires, tandis que les mortiers de côtes algérois ne jouent pas leur rôle dissuasif ou létal. Disposant également d'une grosse artillerie, qui pouvait infliger aux forces du prince de Joinville de lourds dégâts en août 1844, les défenseurs de Tanger reçoivent l'ordre de laisser les navires ennemis rejoindre leurs positions de combat. Quatre années auparavant, la paralysie volontaire de la flotte égyptienne, bloquée dans le port d'Alexandrie, avait facilité le bombardement anglo-autrichien des forteresses et des batteries maritimes égyptiennes le long des côtes syro-libanaises<sup>1543</sup>. Étayé par le souvenir de Navarin et de Mogador, ce sentiment d'infériorité pèse, au milieu du siècle, dans chacune des crises opposant la France à une puissance continentale. Entre 1853 et 1854, les Russes, dont l'escadre de la mer Noire avait les moyens d'un beau baroud, font le choix d'une stratégie défensive côtière<sup>1544</sup>. Durant la guerre d'Italie, trompant l'espérance des marins français, les Autrichiens refusent toute sortie et toute guerre de course dans l'Adriatique. La suspension inattendue des hostilités en 1859 interrompt l'assaut amphibie et naval prévu contre Venise, alors la première base navale autrichienne en Méditerranée, ainsi que toutes les opérations lacustres au nord de la péninsule. Importante, la mobilisation des médecins de l'hôpital de Saint-Mandrier se fera donc surtout au bénéfice des soldats français rapatriés et des prisonniers autrichiens débarqués à Toulon. Les 1 543 « malades de la Marine » admis durant et après cette campagne de l'Adriatique sont soit victimes d'accidents professionnels, essentiellement des chutes, soit d'infections diverses dont ... 727 d'origine vénérienne<sup>1545</sup>. L'année suivante, le seul déploiement menaçant de l'escadre de l'amiral Le Barbier de Tinan contraint à la plus grande prudence la flotte piémontaise bloquant la citadelle napolitaine de Gaète. Dans les trois décennies qui suivent la guerre de Crimée, les moyens modernes de défense portuaire demeurent si complexes et s'avèrent si coûteux que ni l'Empire Ottoman ni ses tributaires ne parviennent à en faire un outil de dissuasion efficace. Faute de pièces d'artillerie à tir rapide et de mines sous-marines, les défenseurs de Sfax ne peuvent fixer sur les plages les Français dont les canots, équipés de mitrailleuses Hotchkiss, couvrent le débarquement et la progression des premières vagues d'assaut<sup>1546</sup>. Peu après, les excellents fusils « kropatschek », dont sont équipées les compagnies de débarquement, balayent les premiers retranchements adverses. L'usage d'explosifs et de canons de 65 mm débarqués permet enfin aux colonnes françaises de briser les

<sup>1543</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841 (...) », art. cité, p. 151-153 ; A. Lambert, « 'Within Cannon shot of Deep Water': The Syrian campaign of 1840 », dans Captain Peter Hore (sous la direction de), *Seapower Ashore. 200 years of Royal Navy Operations on Land*, Chatham, National Maritime Museum, 2001, p. 79-95.

<sup>1544</sup> BATESTI, I, p. 142-143.

<sup>1545</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Jules Roux, « 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>1546</sup> SHD-V-M, BB 8-750, « État général des marins appartenant à l'Escadre d'Evolution et à la division navale du Levant qui ont été tués ou blessés à la prise de Sfax », document joint à la lettre du 22 juillet 1881, adressée par le commandant en chef de l'escadre à la rue Royale ; D. de Lonlay, *En Tunisie (...), op. cit.*, p. 186-187 ; <http://www.sfax1881-1956.com/prise/prise1.htm>

portes de Sfax et de prendre les réduits adverses<sup>1547</sup>. « L'Arabe sait encore mourir », conclut benoîtement un témoin de la prise de Gabès, « mais comment résister à des projectiles qui vous atteignent, quand on est deux ou trois fois hors de portée ?<sup>1548</sup> ». Employée contre Casablanca en août 1907, cette même puissance de feu destructrice permet de sauver de l'anéantissement des compagnies imprudemment jetées dans la ville, qui sort très malmenée de ce pilonnage.

## **2. Les frappes navales et les descentes : des blessures et des coups mortels très spécifiques**

Les combats menés par la Royale en Méditerranée sont tactiquement fort proches de ceux qu'elle soutient en Amérique Latine comme en Asie. Outre-mer, la forte supériorité des moyens militaires et navals de la France interdit à ses adversaires le duel hauturier ou la guerre de course et les contraint à se battre sur le trait de côte, dans les estuaires, et, plus rarement, sur les cours inférieur et moyen des fleuves. En Méditerranée où les fleuves sont généralement courts, la confrontation prend essentiellement deux formes : l'assaut amphibie ou descente et le duel d'artillerie. Dans ces deux types de combat, combinés ou non, les blessures présentent des traits spécifiques, proches de ce que les médecins notaient au XVIII<sup>e</sup> siècle, et que ne transforme guère la modernisation des armes légères et lourdes au second XIX<sup>e</sup> siècle<sup>1549</sup>.

### **2. 1. Les combats d'artillerie dans les derniers temps de la marine à voile (Navarin, Alger) : les corps lacérés et démembrés**

Avant l'introduction des premiers navires blindés en 1855, l'engagement tactique d'un bâtiment de guerre dépend de son tonnage et de son rang, que détermine le nombre de pièces armant ses batteries. Exposés en première ligne, les vaisseaux et les frégates lourdes — des vaisseaux rasés d'un pont — sont les seules unités capables de survivre à un combat naval ou d'engager un fort côtier. L'épreuve d'un duel d'artillerie s'avère toujours une ordalie. En premier lieu, le navire est martelé par les boulets. À ce pilonnage qui projette dans les batteries et sur le pont supérieur une volée d'échardes et de débris, s'ajoutent les risques que les obusiers et les mortiers de côte font courir aux navires, menacés enfin par l'incendie<sup>1550</sup>. Durant la bataille de Navarin, où l'on se canonne à bout portant, l'explosion de certains navires turcs et égyptiens et turcs couvre le pont des navires alliés de « mille lambeaux enflammés », tandis que les brulots font courir un danger mortel aux bâtiments enchevêtrés<sup>1551</sup>. Dans ces espaces étroits que sont les batteries et les dunettes, où les éclats et les projectiles forment une pluie de shrapnels, les pertes sont inévitablement lourdes quand les projectiles des pièces de gros calibre pénètrent un sabord. Au terme d'un combat de six heures

<sup>1547</sup> D. de Lonlay, *En Tunisie* (...), *op. cit.*, p. 188-189.

<sup>1548</sup> *Ibidem*, p. 204-205.

<sup>1549</sup> P. Masson, *Histoire de la Marine*, (...), *op. cit.*, t. I, p. 96-97.

<sup>1550</sup> Anonyme, « Souvenirs... » art. cité, p. 213, 214.

<sup>1551</sup> Raymond Frémi, « Navarin vu par un enseigne », *Comité de Documentation Historique de la Marine, Communications*, 1988-1989, p. 33.

contre les fortes batteries d'Alger, le 27 août 1816, l'escadre de Lord Exmouth déplore 16 % de pertes, dont 128 morts et 690 blessés, réduisant donc à rien les chances de reprendre le combat. Pertes lourdes, mais inégales comme toujours dans un combat naval où le poids de la décision repose sur la première ligne ou la pointe du dispositif. Les navires, qui sont à la place d'honneur des combats, sortent décimés de l'affaire, quand les autres, arrivant à la fin du combat ou placés en réserve, sont quasi indemnes<sup>1552</sup>. Ayant supporté l'essentiel de la lutte, trois des navires de l'amiral de Rigny présentent, au soir de Navarin, le tableau ordinaire des grandes luttes du passé quand les mâts, les cordages et les vergues sortaient hachés d'un duel<sup>1553</sup>. Le bilan humain est également lourd ; trente-neuf hommes touchés, dont un tiers de morts, sur l'*Armide* ; vingt-et-un blessés, la plupart brûlés, sur le *Scipion*, incendié à quatre reprises ; enfin pas moins de vingt-trois tués et de quarante-deux blessés sur la frégate portant le pavillon de l'amiral de Rigny, la *Sirène*<sup>1554</sup>. Les blessures présentent la gravité ordinaire et insoutenable de tous les combats d'artillerie où les projectiles ennemis — boulets, boulets ramés, bisciaïens — pulvérisent les membres, délabrent la face et le torse, et font voler des dizaines d'éclats de bois dans les corps<sup>1555</sup>. « C'est une boucherie horrible », rapporte Eugène Sue, alors même que son navire, le *Breslau*, a été bien moins sévèrement engagé que le *Scipion* et la *Sirène*<sup>1556</sup>. Lors de l'interception d'une division adverse, le 4 octobre 1827, la division du blocus d'Alger a quelques blessés dont un très gravement touché. Percutée par un boulet de 18, l'épaule droite de l'un des chefs de pièce d'une caronade, Philippe Troude, est réduite en bouillie, le désordre produit « dans les parties molles » étant tel, poursuit le médecin de la frégate *Amphytrite*, « qu'il ne me resta d'autre ressource pour tenter de lui sauver la vie que l'extirpation du membre<sup>1557</sup> ». Malgré le débridement intempestif du moignon, alors que les coups de vent agitent durement le navire, le canonnier survit à l'amputation. Les mêmes dilacérations sont subies lors l'attaque d'Alger en 1830, quand les canotiers et les compagnies de débarquement sont exposés au feu des canons de côte adverses. Canotier de la *Surveillante*, un matelot de première classe a la cuisse emportée par un boulet de canon. Poursuivant sa course, le projectile atteint également « M. le Lieutenant de vaisseau Dupin et le nommé Duguin (Alexis) ,

---

<sup>1552</sup> P. Masson, *De la Mer (...)* op. cit., p. 247-251 ; Jean-Marie Kowalski, « Les marins et la mort. Actualité d'un mythe », *La Revue Maritime*, n° 492, Décembre 2011, p. 94-95.

<sup>1553</sup> Michel Vergé-Franceschi, *Les espaces maritimes. La Marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle - Guerres-Administration-Exploration*, 1996, SEDES, p. 282-283.

<sup>1554</sup> AMAE-La Courneuve, ADP-Grèce (8), « État nominatif des officiers, officiers mariniers et marins morts au combat de Navarin, le 20 octobre 1827 ou décédés à bord des suites de leurs blessures », document communiqué par le ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, le 12 juin 1890 ; J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 172-173 et n. 3 p. 172.

<sup>1555</sup> R. Frémy, « Navarin vu par un enseigne », art. cité, p. 33.

<sup>1556</sup> E. Sue à Ferdinand Langlé, Rade de Navarin, 23 octobre 1827, dans *Correspondance générale d'Eugène Sue*, vol. 1 (1825-1840), Paris, Honoré Champion, 2010, p. 50.

<sup>1557</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 4, M. Louis Leyer, « Campagne d'Alger et du Levant de *L'Amphytrite*, 25 juillet 1827 au 2 avril 1829 », s. d. (1829). Rapport également disponible au SHD-T-M, « Rapports médicaux annuels et de fin de campagne », I, n° 18.

matelot de deuxième classe, qui en furent quittes l'un et l'autre pour une forte contusion<sup>1558</sup> ». À ces plaies, ouvertes ou non, s'ajoutent les blessures provoquées par le service des pièces. Présent comme chirurgien-auxiliaire sur le *Breslau* à Navarin, Eugène Sue ramène de cette bataille toute une série d'anecdotes médicales qui ponctuent, quinze années plus tard, son récit romancé de la bataille. Il y évoque ainsi l'écrasement du poignet d'un chargeur, « qui avait eu l'infortune d'oublier sa main sur son canon et de laisser tomber le refouloir<sup>1559</sup> ». Rien, hélas, alors que de très commun et de banal. Durant l'assaut d'Alger, un canon de 36 du navire-amiral de l'escadre Duperré explose accidentellement, tue dix hommes et blesse quatorze matelots, balayés par les éclats métalliques et les débris de l'affût<sup>1560</sup>. Ce sont à ces blessures atroces que la guerre de Crimée confronte de nouveau les médecins de marine déployés en mer Noire avec les flottes et les corps expéditionnaires alliés en septembre 1854.

## 2. 2. L'assaut allié en Crimée (Octobre 1854-Octobre 1855) : la première opération amphibie de l'ère industrielle

Si le bombardement d'Odessa est une brève affaire, le duel d'artillerie qui oppose les escadres alliées aux forts maritimes de Sébastopol, le 17 octobre 1854, est une opération majeure. Il s'agit en effet de réduire au silence des batteries maçonnées, disposant de canons de gros calibre, de canons-obusiers et de mortiers lourds. Outre la mobilisation des escadres alliées, l'amiral Hamelin fait débarquer des pièces lourdes — canons de 30 et canons obusiers — qui sont placées sous la responsabilité des marins. Du côté britannique, les moyens mis à terre sont tout aussi considérables avec le débarquement de pièces de 68 *pr.*. En dépit de leurs préparatifs, les Alliés subissent, ce 17 octobre 1854, des pertes sensibles, mais inégalement réparties<sup>1561</sup>. Fort malmenée, l'escadre Dundas pleure la mort de quarante-quatre hommes et compte 266 blessés<sup>1562</sup>. Le tiers des 20 navires britanniques engagés n'a pas un seul mort à déplorer et ne totalise « que » 23 blessés. Deux bâtiments comptent, en revanche, 128 blessés légers et graves, 11 hommes ayant perdu la vie sur chaque navire. Du côté français, 11 des 27 navires engagés ont enregistré des pertes dont 90 % concernent six vaisseaux, ces bâtiments étant voués à supporter alors le gros des feux directs des batteries portuaires. La moitié des 217 marins tués et blessés servaient sur trois bâtiments : le *Ville-de-Paris* (47 tués et blessés) dont la dunette est ravagée par l'explosion d'un boulet russe, le

<sup>1558</sup> Vice-Amiral Duperré, « Rapport du Vice-Amiral commandant en chef à son Excellence le ministre de la Marine et des Colonies, 23 juin 1830 », cité par F. Chassériau, *Précis historique (...), op. cit.* p.414.

<sup>1559</sup> Eugène Sue, *Le Combat de Navarin* (1842), <http://www.bmlisieux.com/archives/navarin.htm>. Le texte fut initialement publié dans *Le Livre des salons, Le Royal Keepsake*, une série de nouvelles françaises, illustrées par des gravures anglaises inédites et publiées par la Veuve Louis Janet.

<sup>1560</sup> Vice-Amiral Duperré, « Rapport du Vice-amiral commandant en chef à Son Excellence le ministre de la Marine et des Colonies, 3 juillet 1830 », cité par F. Chassériau, *Précis historique (...), op. cit.* t. 1, p.422.

<sup>1561</sup> J. -M. Kowalski, « Les marins et la mort. Actualité d'un mythe », art. cité, p. 94-95.

<sup>1562</sup> Nous reprenons ici les chiffres donnés par Dundas et rapportés dans l'histoire officielle de la guerre d'Orient du baron de Bazancourt. Les pertes signalées dans le *London Gazette* furent sensiblement plus importantes. Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...), op. cit.*, p. 306-307 ; Peter Duckers, *The Crimean War at Sea. Naval campaigns against Russia*, Pen and Sword Maritime, 2011, Annexe 11, p. 180.



*Charlemagne* — 35 blessés et 2 morts — et le *Montebello* qui perd 32 hommes<sup>1563</sup>. Le duel opposant les artilleries alliée et russe produit les mêmes blessures qui avaient bouleversé Eugène Sue à Navarin : le broiement et l'arrachement des membres, de nombreuses fractures ouvertes et de profondes plaies à la tête. Sur les 215 blessés admis dans les infirmeries des navires engagés lors de l'attaque de Sébastopol, le rapport synthétique du médecin principal de l'escadre regroupe dans une catégorie bien vague – « contusions et blessures diverses » – 184 patients, mais signale 17 fractures et 13 amputations, soit respectivement 8 % et 6 % des admis<sup>1564</sup>. Les marins servant dans les batteries à terre confiées à la Marine sont également victimes des tirs adverses, les pertes s'élevant au quart des effectifs<sup>1565</sup>. Les blessés relevés au milieu des caissons et des bouches à feu souffrent de « ces larges mutilations qui sont la règle dans les combats sur mer<sup>1566</sup> ». Enfin, dans la batterie n° 1 de la Marine, l'explosion d'une caisse à gargarises a provoqué de graves brûlures.

## 2. 2. 1. Les batteries navales devant Sébastopol (Octobre 1854-Octobre 1855) : endurer une année de guerre de siège

Durant l'année qui sépare le début de la fin du siège (octobre 1854-octobre 1855), les marines alliées arment plusieurs batteries à terre qu'elles équipent des bouches à feu que l'on employait avant 1840 : canons, canons obusiers, obusiers et mortiers et réservent les matériels nouveaux — batteries flottantes — à une stratégie périphérique d'attrition.

L'établissement de batteries navales à terre sous le commandement du CV Rigault de Genouilly expose les marins débarqués comme les bigors aux dangers de la guerre de siège, particulièrement dans les heures précédant un assaut quand s'intensifient les tirs de batterie et de contre-batterie<sup>1567</sup>. Si l'on considère les personnels de la Marine déployés devant les défenses terrestres du port de guerre russe — mille marins en septembre 1854, le double à la fin des combats outre 800 bigors— les pertes sont, et de loin, les plus importantes que la Royale enregistra dans le monde méditerranéen au XIX<sup>e</sup> siècle. Durant cette année de combats ininterrompus autour de Sébastopol, les forces navales comptent 184 tués et 816 blessés<sup>1568</sup>. Comme la Marine prend une part secondaire sur les autres secteurs tenus par les forces alliées, ses pertes purement militaires y sont bien moindres. La tentative russe contre Eupatoria, le 17 février 1855, se heurte à une grosse garnison turque, appuyée par 250 Français dont 50 marins et 200 bigors. Au soir de la bataille, durant laquelle les marins français ont servi l'artillerie de la place, les pertes navales se limitent à 13

<sup>1563</sup> SHD-V-M, MS 156-2, « Campagne de la mer Noire. Journal historique & particulier du comte É. Bouët-Willaumez, Chef d'état-major général de l'escadre de la Méditerranée, devenue escadre de la mer Noire, sous les ordres de M. L'amiral Hamelin, pendant les années 1853 et 1854 », tableau des combats et des pertes, 17 octobre 1854.

<sup>1564</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...), op. cit.*, p. 71-82.

<sup>1565</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...), op. cit.*, p. 313.

<sup>1566</sup> *Ibidem*, p. 72.

<sup>1567</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...), op. cit.* p. 73-75 ; CA Ducasse, « La mise à terre des canonnières de Marine au XIX<sup>e</sup> siècle », *Revue historique des armées*, n° 189, 1992/4, p. 118-119.

<sup>1568</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...), op. cit.*, p. 176 ; Claude Millé, « Les canons de marine russe et français à Sébastopol » sur <http://dossiersmarine2.org/arm-seb2.htm>.

hommes dont un tiers sont morts<sup>1569</sup>. Durant l'assaut désespéré que les Russes lancent, le 16 août 1855, pour dégager la tour Malakoff, les seules infanteries italienne et française encaissent et repoussent l'attaque, la Marine offrant, après le combat, son assistance chirurgicale et sanitaire<sup>1570</sup>. Les pertes navales enregistrées en mer d'Azov durant les offensives de 1855 se comptent également sur les doigts des deux mains, les flottilles alliées s'en tenant à un rôle de transport de troupes et d'appui-feu.

Pendant une année entière, les officiers de santé détachés dans les ambulances de tranchées, les infirmeries et les hôpitaux de l'arrière renouvellent leur connaissance pratique de la chirurgie de guerre. Aux blessures bien connues infligées par les projectiles ronds et pleins — balles, biscayens, boulets — et les bombes des mortiers, s'ajoutent les effets de ces armes récentes que sont les fusils rayés. Alors que les balles rondes, tirées par les fusils à tube lisse, emportent avec elles de nombreux débris vestimentaires et brisent les os, les projectiles des carabines, cylindro-coniques et souvent couverts d'aspérité, percutent à plus vive allure les organismes et sont responsables de larges délécerations musculaires et de fractures franches<sup>1571</sup>. Témoins du siège de Rome en 1849, les marins de l'amiral Tréhouart avaient été frappés par les performances redoutables des carabines Delvigne qui équipaient les Chasseurs du général Oudinot<sup>1572</sup>. Les blessures infligées par ces fusils rayés sont longuement étudiées en Crimée où les carabines sont d'un emploi commun dans les camps alliés. Quelques blessés russes tombés aux mains alliées ou récupérés sur le champ de bataille permettent de voir les dégâts infligés par les balles des carabines françaises et britanniques. Les alliés ne sont pas préservés toutefois. Si les Franco-Britanniques disposent d'une forte avance dans ce domaine, les achats, le rayage ou rainurage des fusils à tube lisse comme les prises de guerre de l'infanterie russe donnent, en effet, aux assiégés les moyens de mener à distance des tirs de précision contre les batteries et les tranchées ennemies.

Comme par le passé, les projectiles des bouches à feu entraînent par coups directs et indirects les blessures les plus impressionnantes. Très crainte, l'explosion des bombes et des obus jetés par les mortiers et les canons-obusiers, fracasse les membres, déchiquetés par les éclats de fonte et de pierre. « Un lieutenant de vaisseau du camp de la marine, M. Boc, est mort victime de blessures semblables. Ce malheureux officier qui vit l'obus lui éclater entre les jambes, fut réduit à l'état de tronçon, la jambe gauche, la cuisse droite et le bras du même côté furent fracassés. la mort suivit de quelques heures ces horribles blessures<sup>1573</sup> ». Projetés par le souffle des obus, les éclats non tranchants ou de petite dimension provoquent toute une gamme de contusions, d'hématomes et

<sup>1569</sup> L. Constantin, *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 35.

<sup>1570</sup> Dr. A Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 164-168.

<sup>1571</sup> Louis-Jean Guillou, *Souvenir de l'ambulance de tranchée. Années 1854-1855*, thèse de médecine, Montpellier, 1857, p. 14-15 ; Paul Dusault, *Observations prises au siège de Sébastopol sur les plaies par balles cylindro-coniques. caractères qui les différencient des plaies par balles rondes*, thèse de médecine, Montpellier, 1858, p. 43-49 ; Vincent Laforge, *Effets vulnérants des armes à feu réglementaires : sept siècles de balistique lésionnelle*, thèse sous la direction de Walter Bruyère-Ostells, thèse en histoire, IEP-Aix-en-Provence, 2018 (non consultée) ; *idem*, *La chair et le plomb*, L'Harmattan, 2019, p. 169-175 ; 193-196 ; 206.

<sup>1572</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Commandant Gicquel des Touches, « Journal de l'expédition de Rome en 1849 ».

<sup>1573</sup> L. -J. Guillou, *Souvenir (...)*, *op. cit.*, p. 20.

autres « tumeurs sanguines » dont la guérison est longue, si la tétanos n'abrège la convalescence<sup>1574</sup>. Très spectaculaires, les coups directs des boulets sur les bras et les jambes ne laissent que des lambeaux de chair et des esquilles. Touchant le torse et le haut du corps, le boulet est toujours meurtrier<sup>1575</sup>. Seuls les boulets « morts », c'est-à-dire en fin de parcours, comme les projectiles des pièces antipersonnel, tels les biscaïens, laissent une chance de survie aux victimes touchés au buste<sup>1576</sup>.

Aux effets des feux directs qui tuent ou mutilent, s'ajoutent, nombreuses et imprévisibles, les projections des boulets percutant les tranchées et les abords d'une pièce. Ricochant sur les parapets et martelant la terre et les fascines, les boulets font pleuvoir une pluie d'éclats criblant la tête, le torse et les membres supérieurs, mais également le dos et les reins<sup>1577</sup>. Les traumatismes provoqués par ces éclats sont d'une extrême variété. Leur taille, leur degré de pénétration et le dessin toujours aléatoire de leurs bords introduisent toutes les blessures imaginables depuis la simple contusion, accompagnée d'hématomes impressionnants, aux lésions « irrégulières et anfractueuses » (sic) associées à de terribles fractures<sup>1578</sup>. La multiplication des « plaies de la tête » — un tiers des officiers de marine blessés et tués — frappe également les médecins dont les tableaux évoquent ceux que dresseront leurs successeurs durant les combats de position menés entre la fin 1914 et la reprise des offensives en 1918<sup>1579</sup>. En l'absence de casque, les blessures vont de l'éraflure simple à l'éclatement du crâne<sup>1580</sup>. Généralement provoquées par des éclats de sable et de pierre, les blessures oculaires sont également communes et très invalidantes<sup>1581</sup>. Le LV (et futur amiral) Abel Bergasse Du Petit-Thouars est jeté à terre, le 7 juin 1855, par le souffle d'un boulet heurtant le parapet de sa batterie, qui le laisse les yeux presque sortis de leurs orbites. L'officier survit, mais borgne.

## 2. 2. 2. Le blindage, une protection incertaine pour une fraction de l'équipage

Précipitée par l'échec de l'assaut d'octobre 1854, l'introduction du blindage sur les batteries flottantes françaises et britanniques, les premières unités cuirassées de l'âge industriel, répond aux besoins tactiques définis dès le premier XIX<sup>e</sup> siècle : encaisser l'impact des obus et repousser les boulets. Approchant au plus près le fort russe, les batteries cuirassées françaises fixent le tir ennemi,

<sup>1574</sup> *Ibidem*, p. 20.

<sup>1575</sup> *Ibidem*, p. 19

<sup>1576</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>1577</sup> La surveillance systématique des batteries russes et le repérage des tirs d'obus et de bombes, dont le trajectoire est plus lent que les projectiles à tir tendu, permettent, dans une certaine mesure, d'anticiper la menace et de la réduire.

<sup>1578</sup> L. -J. Guillou, *Souvenir (...)*, *op. cit.*, p. 21.

<sup>1579</sup> Baron de Bazancourt, *L'Expédition de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 400-402 ; V. Laforge, *La Chair et le Plomb*, *op. cit.*, p. 207.

<sup>1580</sup> L. -J. Guillou, *Souvenir (...)*, *op. cit.*, p. 23.

<sup>1581</sup> Baron de Bazancourt, *L'expédition de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 400-402 ; L. -J. Guillou, *Souvenir (...)*, *op. cit.*, p. 23 ; J. de la Faye, *Une famille de marins (...)*, *op. cit.*, p. 104 ; E. Tréfeu, *Nos Marins (...)*, *op. cit.*, p. 538.

ripostent, mais laissent aux feux indirects de la flottille de siège, le soin de pilonner les positions russes. Les pertes subies par les batteries flottantes durant l'assaut sont limitées, ainsi que l'avaient espéré leurs concepteurs : une vingtaine d'hommes sont blessés dont un seul assez grièvement à la main<sup>1582</sup>. Le blindage n'a pas toutefois éliminé les risques des coups au but, dévastateurs dans une batterie encombrée.

« Soudain, de notre côté », se souvient un vétéran de Kinburn, « un craquement affreux couvre les bruits de la batterie, et deux hommes tombent pour ne plus se relever. Un boulet vient de pénétrer par un sabord du centre : après avoir tracé dans la pièce un sillon d'un centimètre de profondeur, il a décapité l'un des servans (sic) de gauche, broyé une épontille<sup>1583</sup> de 33 centimètres d'épaisseur, brisé en mille éclats le compas qui la surmontait, touché en plein bas-ventre un sergent d'infanterie de marine occupé au passage des projectiles, et s'est enfin réfugié dans la muraille en chêne du bâtiment, où il ne s'est arrêté qu'au blindage. Cette muraille a, en cet endroit, 60 centimètres d'épaisseur<sup>1584</sup>».

Dans une batterie encombrée, où l'entrée du boulet n'a heureusement pas eu les effets meurtriers d'un obus, le tableau des blessures demeure celui des coups directs frappant les marins des vaisseaux et des batteries de siège.

« Le poste des blessés reçoit les deux cadavres mutilés (...) l'un, celui du servan de gauche, est dans un horrible état ; son corps sans tête, n'est plus qu'un amas de sang coagulé, l'épine dorsale est dépouillée, l'os du bras gauche est complètement à nu ; l'autre, celui du malheureux sergent, forme trois morceaux, retenus seulement par le pantalon d'uniforme ; les deux jambes ont été détachées. La mort a dû être prompte comme la foudre, car la figure est restée souriante<sup>1585</sup> ».

Tableau atroce, auquel s'ajoute le spectacle navrant des blessés russes embarqués après la reddition de la place littorale et que la Marine transporte sous pavillon parlementaire jusqu'au port d'Odessa. « La guerre n'est pas belle le lendemain » d'un combat, écrit un des officiers du *Napoléon*, que démoralisent les « membres brisés, ces vides si éloquents, ces moignons que l'on devinait sous leurs bandages », comme le souvenir de ce blessé, qui, chantant une berceuse maternelle dans son agonie, mourut durant la traversée<sup>1586</sup>.

Le rapide cuirassement des marines occidentales apporta, provisoirement, la certitude d'une protection maximale dont les officiers de santé se réjouirent. En 1868, M. Capdeville anticipe, dans son travail de thèse, les bénéfiques sanitaires conjuguées du blindage et de la réduction des personnels en batterie. Le combat de Lissa opposant navires cuirassés et navires en bois apporta à

<sup>1582</sup> Dr. A. Marrouin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 183-184.

<sup>1583</sup> Pièce interne d'un navire soutenant les barrots sur lesquels reposent les ponts. C'est une colonne de bois ou de métal.

<sup>1584</sup> H. Langlois, « *La Dévastation, (...)* », art. cité, p. 750.

<sup>1585</sup> L. Pallu de la Barrière, *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 230-232.

<sup>1586</sup> *Ibidem*.

ce dernier quelques éléments. Soutenue à Montpellier, sa thèse, — *Des secours à donner aux blessés pendant le combat à bord des bâtiments de guerre* — rappelle que les victimes les plus nombreuses des tirs d'artillerie et de mousqueterie furent autrichiennes. Le seul *Kaiser*, en bois et mal protégé, n'avait-il pas perdu 105 hommes, quand les Italiens, blessés ou tués par les tirs autrichiens ne dépassaient pas ce chiffre ? Hormis les coups au but dans les embrasures, le seul risque pour un cuirassé restait, théoriquement, le percement du blindage par un des projectiles adverses. Pouvait-on, concluait Capdeville, prévoir l'avenir d'une lutte d'escadre entre deux divisions cuirassées ? Dans le doute, ce dernier recommanda de s'en tenir à l'ancienne sagesse des vieux médecins de la marine à voile qui prévoyaient de soigner jusqu'à 60 % des personnels au soir d'une chaude journée<sup>1587</sup> ? Comme le poids et les capacités de percement des projectiles lourds furent renforcés tout au long des années 1865-1885, le blindage fut soit restreint aux parties jugées vitales — le réduit central —, soit réparti sur tout le navire, mais selon des degrés de résistance et d'épaisseur variables. Un blindage intégral et inviolable étant impossible à moins de concevoir un fort maritime et de fait immobile, il fallait accepter de laisser une partie de l'équipage sans protection ou mal protégé dans une bataille dont les péripéties et les caractères demeurent en outre très hypothétiques.

Sur la base de ce qu'ils comprennent de la bataille de Lissa, les médecins les plus pessimistes et ceux qui veulent parler de l'aménagement des infirmeries, prophétisent une mortalité considérable — le tiers de l'équipage — en dépit des capacités nouvelles du blindage et de la réduction constante des personnels<sup>1588</sup>. Le 20 juillet 1866, la fin brutale du *Re-D'Italia* et du *Palestro* fait, en outre, anticiper le naufrage soudain d'un bâtiment dont la coque ouverte condamnera à la noyade la quasi-totalité de l'équipage pris au piège dans les entreponts et la cale<sup>1589</sup>. Pendant les trois décennies qui suivent la mêlée de Lissa, l'absence de grandes batailles interdit de renouveler et de préciser le tableau médical d'une guerre future entre puissances maritimes. Les « leçons » médicales de la guerre sur mer opposant les Sudistes à l'Union ne sont pas analysées par les médecins européens. En outre, ces derniers ne s'inspirent pas, ou fort peu, de ce que donnent à voir les combats opposant sur mer en 1877-1878 la Russie à la Turquie puis le Chili au Pérou, durant la guerre du Pacifique (1879-1881). Comme les affrontements opposent des unités de second rang — torpilleurs et avisos — et des croiseurs cuirassés, il semble en effet difficile de replacer ces engagements isolés dans le tableau médical d'une future guerre d'escadre<sup>1590</sup>. Restent alors, pour comprendre ce que seront les blessures de guerre, les accidents qui endeuillent ponctuellement l'escadre quand une gargousse, mal enfoncée, fait long feu ou quand un

---

<sup>1587</sup> M. Capdeville, *Des secours à donner aux blessés pendant le combat à bord des bâtiments de guerre*, thèse, Montpellier, 1868, n° 27, p. 10-13.

<sup>1588</sup> Jules Rochard, *Du service chirurgical de la flotte en temps de guerre*, dans L. Saurel, *Traité de chirurgie navale*, op. cit., p. 2-3.

<sup>1589</sup> M. Capdeville, *Des secours à donner aux blessés (...)*, op. cit., p. 10-12.

<sup>1590</sup> Pierre Razoux, *Le Chili en guerre. Deux siècles de supériorité navale chilienne en Amérique Latine*, Economica, 2005, p. 27-44.

incident de tir produit l'explosion d'une pièce<sup>1591</sup>. Au début du siècle, l'explosion du *Iéna* (1909) puis celle du *Liberté* (1911) seront d'autres sinistres occasions de pratiquer la médecine d'urgence sur une grande échelle<sup>1592</sup>. Autant de mutilations et de plaies atroces que les médecins de marine, familiers des opérations coloniales et des accidents industriels, traitent habilement, mais sans donner lieu, semble-t-il, à une étude synthétique ou prospective. Les guerres sino-japonaise de 1895 puis russo-japonaise de 1905 contribuent, enfin, à collecter une ample moisson de données<sup>1593</sup>, rapidement traduites puis analysées<sup>1594</sup>. Le pilonnage des structures et la submersion brutale des cuirassés sont, dès lors, identifiés comme les risques les plus probables d'une bataille. Ce constat lucide pose bien évidemment des choix douloureux dans l'emplacement idéal des postes de combat, que l'on juge soit trop exposés aux coups directs, soit condamnés à devenir le cimetière (sous-marin) des blessés<sup>1595</sup>.

### 2. 3. Durant les descentes : donner et recevoir des coups de fusil

En Méditerranée orientale, on ne peut pas parler de descentes *stricto sensu*. Non seulement, l'état de guerre n'existe pas avec l'empire ottoman et ses états successeurs, mais les débarquements de marins en armes, que ce soit au Pirée en 1854, au Liban en 1860, en Crète en 1897, puis à Mytilène en 1901, ne suscitent pas de résistance populaire ni de confrontation avec les forces régulières. Ces opérations sont en effet toujours concertées ou reconnues, plus ou moins facilement, par les autorités locales et centrales. En Afrique du Nord, en revanche, les descentes comme les opérations amphibies ont été meurtrières. Dans les trois années qui précèdent l'attaque d'Alger, la Marine alterne les reconnaissances et les coups de main contre les corsaires algérois. Les raids navals et les coups de main interarmes — à Bône comme à Bougie — ponctuent ultérieurement le contrôle du littoral algérien (1830-1836 environ)<sup>1596</sup>. En 1844, à Mogador, un peu moins d'un cinquième des hommes engagés, — matelots, sapeurs et marsouins —, soit 83 marins et soldats des troupes de marine, sont tués ou blessés<sup>1597</sup>. Au terme de trois jours de combat, un dixième des 207

<sup>1591</sup> « Accident sur le 'Bouvines' », *Le Temps*, 25 juillet 1895. Extrait reproduit intégralement sur la notice biographique de Paul-Marius Chateauminos (1837-1916), publiée sur le site : [Ecolenavale.net](http://Ecolenavale.net).

<sup>1592</sup> H. Gazeau, « Relation médicale de l'explosion de la *Liberté* », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 99, 1913, p. 5-36 ; T. Vaisset, « Death in port (...) », art. cité, p. 91-109.

<sup>1593</sup> Dr Chemin, « Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise, pendant la guerre russo-japonaise », « Troisième Partie, Blessures de guerre, chapitre II. Mesures prises aux sujets des morts et des blessés dans les combats navals », *Archives de médecine et pharmacie navales*, n° 96, 1911, p. 167-211.

<sup>1594</sup> On attend le pendant naval du travail mené en 2017 sur les blessures de guerre subies par les soldats nippons engagés contre la Russie : Ken Daimaru, *Préserver la santé des armées dans le Japon moderne. La médecine militaire face à la guerre russo-japonaise*, Annette Becker (sous la dir. de), thèse de doctorat d'histoire contemporaine (Nanterre, Université Paris Nanterre), 2017.

<sup>1595</sup> Dr. Valence, « Service de santé à bord en temps de guerre », *Archives de médecine navale*, 1905, n° 83, p. 84-85.

<sup>1596</sup> Les péripéties de ces escarmouches, qui font écho aux opérations côtières de la flotte américaine contre la régence de Tripoli au début du siècle, sont exposées, avec un ton qui leur est propre, sur le site algérieniste, [alger-roi.fr/Alger/alger\\_son\\_histoire/textes/7\\_blocus\\_maritime\\_regence\\_algerianiste35.htm](http://alger-roi.fr/Alger/alger_son_histoire/textes/7_blocus_maritime_regence_algerianiste35.htm).

<sup>1597</sup> J. Caillé, *Les Français à Mogador en 1844*, op. cit., p. 13. On trouve dans ce dernier ouvrage une retranscription de l'État des pertes françaises à Mogador « d'après les archives du ministère de la marine ».

marins, maîtres et officiers débarqués à Casablanca les 5, 6 et 7 août 1907, est hors de combat<sup>1598</sup>. Ces blessures, létales ou non, sont essentiellement causées par les tirs des armes à feu individuelles, souvent à bout portant voir à bout touchant. Très rarement évoquées par les témoins, les armes blanches n'apparaissent pas en revanche ou très peu dans les rapports médicaux.

### 2. 3. 1. La quasi-totalité des blessures sont infligées par des armes à feu individuelles

Durant les coups de main et les descentes auxquels la Marine participe le long des côtes algériennes, la principale menace qui pèse sur les troupes débarquées vient des tirs de fusil que les combattants arabes et kabyles opposent aux Français en espérant les désorganiser avant de profiter de leur supériorité numérique. La menace est assez sérieuse à Bougie, le 29 septembre 1833, pour nécessiter le déploiement de 350 marins et l'évacuation d'une centaine de blessés toutes armes confondues<sup>1599</sup>. Assez sommaire, la liste des blessures ne signale que des plaies infligées par des armes à feu à l'exception d'une « plaie par instrument piquant » — poignard ? — « à la partie antérieure et supérieure de la poitrine<sup>1600</sup> ». À Mogador, une décennie plus tard, ce sont les tirs des armes à feu individuelles qui blessent et tuent les forces débarquées du prince de Joinville. Échoué peu après sur la côte marocaine, le *Groënland* est alors criblé par « les balles des Arabes accourus sur le rivage », qui blessent treize marins avant l'évacuation du navire<sup>1601</sup>. Le long siège de Sébastopol comme les combats périphériques en mer d'Azov sont essentiellement des duels d'artillerie et de mousqueterie, les armes blanches n'étant employées que très exceptionnellement<sup>1602</sup>. Trois décennies plus tard, 30 des 33 marins blessés lors de la prise de Sfax ont été atteints par les tirs adverses dont un tir de mitraille ou de canon<sup>1603</sup>. Un seul marin est alors blessé par une arme blanche<sup>1604</sup>. Selon Dick de Lonlay, un journaliste qui accompagna l'expédition de Sfax, ce marin a été frappé par un combattant qui, fait prisonnier, s'empare d'un poignard avant d'avoir les mains liés<sup>1605</sup>. À Gabès, où huit marins sont mis hors de combat lors de la prise de la ville, un matelot de deuxième classe, atteint par trois coups de feu, est également blessé par deux

<sup>1598</sup> Dr. Averous et Dr. Brunet, « Les blessés de la Marine à Casablanca », *Annales de Médecine Navale*, 1908, n° 89, p. 445-446.

<sup>1599</sup> SHD-V-M, CC 1-1154, Pochette « Expédition de Bougie, 29 septembre 1833 ».

<sup>1600</sup> *Ibidem*, Médecin-major Eydoux, « État nominatif des hommes blessés qui ont été transportés et traités à bord de la frégate *La Victoire* », s. d., après le 7 octobre 1833.

<sup>1601</sup> F. Chassériau, *Précis historique de la marine française, son organisation et ses lois*, t. 1, *op. cit.*, p. 483.

<sup>1602</sup> L. -J. Guillou, *Souvenir (...)*, *op. cit.*, p. 11.

<sup>1603</sup> M. de Pradel de Lamase, *La Marine (...)*, *op. cit.*, p. 47-49 ; D. de Lonlay, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 209.

<sup>1604</sup> SHD-V-BB 8-750, « État général des marins appartenant à l'Escadre d'Évolutions et à la division navale du Levant qui ont été tués ou blessés à la prise de Sfax », document joint à la lettre du 22 juillet 1881, adressée par le C-C de l'Escadre à la rue Royale. Sans doute celui là que Dick de Lonlay donne pour mort : Dick de Lonlay, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 191.

<sup>1605</sup> D. de Lonlay, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 191.

coups de sabre et poignardé<sup>1606</sup>. Une dizaine de jours plus tard, les combats opposant les marins français aux Tunisiens donnent l'occasion à ces derniers, manoeuvrant dans une vaste plaine, de lancer une charge de cavalerie durant laquelle ils sabrent huit marins dont deux grièvement<sup>1607</sup>. Spectaculaires, de telles blessures furent exceptionnelles. Durant l'affaire de Casablanca (5-7 août 1907), tous les marins français blessés, à l'exception d'un seul malheureux, victime d'une chute accidentelle, sont atteints par des tirs de fusils ou par les ricochets des balles<sup>1608</sup>. Si l'on considère l'ensemble des pertes sur un siècle, la prépondérance des blessures et des décès infligés par les armes à feu individuelles est systématiquement vérifiée et confirme ce que l'on sait des combats ayant opposé les forces navales européennes à tous leurs adversaires nord-africains, océaniques, malgaches et asiatiques. Durant les descentes menées par la Marine à Tahiti (1844), sur les côtes malgaches (1845) et indochinoises, les tirs d'armes à feu sont la principale cause des blessures et des décès au combat<sup>1609</sup>. Au XIX<sup>e</sup> siècle, les blessures infligées aux forces de débarquement espagnoles, prussiennes, nord-américaines et britanniques en Afrique méditerranéenne sont également presque toujours causées par les armes à feu individuelles, généralement des fusils<sup>1610</sup>. Enfin, avec quelques nuances, le tableau chirurgical des campagnes amphibies est bien proche de ce que soignent les infirmeries militaires sur les champs de bataille européens à Iéna, comme à Solférino : une majorité de lésions provoquées par des armes à feu<sup>1611</sup>.

La quasi-absence des plaies par arme blanche tant à Mogador, qu'à Sfax puis à Casablanca, étonne, de prime abord, quand on sait la place universelle que tiennent les poignards et les sabres dans l'armement individuel des combattants nord-africains. Absence d'autant plus surprenante que les troupes françaises, lors des descentes, recourent ponctuellement à l'arme blanche. Associée bien sûr aux feux des fusils, la baïonnette joue ainsi un rôle tactique notable dans la prise de Sfax, le 16 juillet 1881. Le corps expéditionnaire projeté dans le golfe de Gabès l'emploie également en pénétrant dans la ville. Ce sont par des charges à la baïonnette que les marins débarqués à Casablanca, le 5 août 1907, libèrent les abords des rues et des places entourant les consulats européens. Leurs adversaires se gardent bien, en revanche, d'associer armes blanches et armes à feu. Fort peu de choses donc au regard des armes à feu, infiniment mieux adaptées à la résistance désespérée contre un adversaire très discipliné, combattant en troupe et assez peu mobile.

---

<sup>1606</sup> SHD-V-BB 8-750, « État général des marins appartenant à l'Escadre d'Evolution et à la division navale du Levant qui ont été tués ou blessés à la prise de Sfax », document joint à la lettre du 22 juillet 1881, adressée par le C-C de l'Escadre à la rue Royale. Note manuscrite d'une autre plume ajoutée sans date à cet état général.

<sup>1607</sup> SHD-V-M, BB 4-1937, CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire au commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, 25 juillet 1881.

<sup>1608</sup> Avérous, médecin-major du *Du Chayla*, et Brunet, médecin-major du *Galilée*, « Les blessés de la Marine à Casablanca aux journées des 5, 6, 7 août 1907 », *Archives de Médecine navale*, juin 1908, p. 401-456.

<sup>1609</sup> Jules Rochard, *Du service chirurgical de la flotte en temps de guerre*, 1861, p. 90-101; Émile Lossouarn, *Considérations sur des plaies d'armes à feu*, thèse de médecine, Montpellier, 1870, p. 7-19.

<sup>1610</sup> Patrick Louvier, « Cuirassés et émeutiers. L'escadre Seymour devant Alexandrie (mai-juillet 1882) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 50, Mars 2003, p. 47-54.

<sup>1611</sup> Hervé Drévilion et Olivier Wieviorka, *Histoire militaire de la France*, t. I, Perrin-Ministère des Armées, 2018, p. 670-671.



### 2. 3. 2. Poignard et yatagan : la solution du désespoir face à une compagnie de débarquement bien appuyée

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'arme blanche est, dans toutes les armées, qu'elles soient européennes, africaines, maghrébines et proche-orientales, une arme de l'urgence. On y recourt pour liquider vite et sans bruit une sentinelle, et quand la pénurie des munitions — ainsi à Camerone dans les derniers moments du siège — ou la topographie des lieux interdisent l'usage des armes à feu. L'arme blanche est également l'instrument des mutilations. Ayant massacré une vingtaine de matelots français dressés sur les côtes algéroises en juin 1827, plusieurs villageois kabyles se font payer un bon prix chaque tête ramenée dans la ville<sup>1612</sup>. Ce sont à ces mêmes procédés antiques de comptage et d'humiliation *post-mortem* des dépouilles ennemies que les Turcs se livrent après l'assaut russe contre Eupatoria, le 17 février 1855, en achevant puis en décapitant leurs adversaires sous les yeux de leurs alliés français<sup>1613</sup>. Les marins retrouvent dans les Balkans les mêmes pratiques. Débarquant à Raguse en 1858 pour s'interposer entre les Monténégrins et les Turcs, le CA Jurien de La Gravière rapporte l'impression désastreuse que produisirent en Europe les rumeurs des mutilations infligées par les montagnards chrétiens sur les morts et les blessés albanais et ottomans. « Lorsque je connus mieux les chefs monténégrins » poursuit l'amiral, mi-rieur, mi-navré, « je voulus user de mon influence pour leur faire renoncer à un si atroce usage. Ils m'écoutèrent avec attention (...). Vous avez raison, me dirent-ils, nous ne couperons plus la tête qu'aux Turcs<sup>1614</sup> ».

Certes spectaculaires, ces usages de l'arme blanche ne pèsent pas toutefois sur le dénouement tactique d'une bataille ou d'une escarmouche, d'autant plus que, depuis l'époque moderne, le commerce des armes à feu comme leur fabrication locale ont généralisé l'usage des fusils — généralement à long tube — et des pistolets dans l'ensemble du monde maghrébin, égéen et proche-oriental<sup>1615</sup>. Face à une colonne française bien disciplinée, qui prend soin de ramasser ses blessés, tout en maintenant une distance de sécurité par des tirs de salve, l'emploi exclusif du yatagan ou du poignard est évidemment absurde ou désespéré. Le bon sens commande, en revanche, de tirer en profitant de l'étroitesse des rues, de la hauteur des maisons, souvent dotés

---

<sup>1612</sup> A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 155

<sup>1613</sup> Ces repréailles, rapportées par l'EV Pallu de la Barrière qui l'entendit de marins français présents à Eupatoria, sont assez communément répétées durant la guerre russo-turque de 1877-1878. Bien que les récits de ces « atrocités turques » s'inscrivent dans un tableau de préjugés orientalistes, ces pratiques sont très probables. Ces mutilations sont banales dans les opérations de pacification ottomanes, mais ne présentent rien d'atavique ou de culturel. Anciennes, elles sont en outre assez répandues dans les guerres pré-coloniales et coloniales qui se livrent en Afrique et dans le Pacifique.

L. Constantin, *Six mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 33 ; Lancelot Arzel, « Les « sanglants trophées » de la conquête. Découpe des corps et guerres coloniales dans l'État indépendant du Congo fin XIX<sup>e</sup> siècle-début XX<sup>e</sup> siècle », *Monde(s)*, vol. 17, n° 1, 2020, p. 79-109.

<sup>1614</sup> VA Jurien de La Gravière, « Les missions extérieures (...) », art. cité, p. 587.

<sup>1615</sup> Claire Fredj, « Écriture des soins, écriture du combat : six médecins militaires français au Mexique (1862-1867) », *Revue d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle*, (en ligne), 30, 2005. <http://journals.openedition.org/rh19/999>.

de toits plats<sup>1616</sup>. Cette tactique du harcèlement, qui réussit fort bien à Constantine en 1837, est également la règle au Maroc en 1844. Ordonnant le débarquement sur l'île de Mogador de 500 hommes, matelots, marsouins et lignards embarqués, le prince de Joinville décrit, un demi-siècle plus tard, leur assaut et la résistance marocaine, reposant sur les armes à feu :

« *Le débarquement se fit sous un feu de mousqueterie très vif, mais avec un entrain admirable, les hommes blessés dans les canots sautant à terre les premiers. Les batteries furent enlevées à la course, et toute la garnison de l'île, environ quatre cents hommes tuée, noyée ou rejetée à la nuit dans une grande mosquée qui se rendit le lendemain. (...). Les Marocains aux costumes éclatants se retirèrent, en tiraillant, vers la mosquée<sup>1617</sup> ».*

Lors de la prise de Sfax, quatre décennies plus tard, les colonnes françaises d'infanterie de ligne et des compagnies de débarquement, bien encadrées et se couvrant mutuellement, ne risquent jamais le risque d'être submergées par une charge désespérée à l'arme blanche. Face aux marins armés de révolvers et de solides fusils Mle 1878 « kropatschek », leurs adversaires, citadins et nomades, se protègent dans les tranchées, puis, délogés, retraitent vers la ville en opérant des tirs de retardement<sup>1618</sup>. Dans leurs rapports, les commandants des navires dont les compagnies de débarquement ont participé à la prise de la ville ne parlent jamais de corps à corps, mais de feux de mousqueterie, parfois de tirs à bout portant. Une fois la ville de Gabès prise et ses abords sous les feux des canonnières françaises, les derniers combattants se retirent dans l'oasis en déchargeant quelques coups de fusil. Témoins des féroces combats de rue de Casablanca, les médecins du *Galilée* et du *Du Chayla* parlent ainsi d'attaques répétées durant la nuit du 5 au 6 août 1907, contre lesquelles les sorties menées par les marins à la lumière des projecteurs de la division permettent de dégager « le champ de tir quelque temps », avant une nouvelle incursion et la reprise de la fusillade. « Tout marin apparaissant servait immédiatement de cible à des tireurs dissimulés qui, malgré leur mépris de la hausse, atteignaient parfois le but . C'est ainsi que vers une heure et demie du matin, le consulat de Suède étant serré de près, quatre hommes de garde, ayant eu l'imprudence d'aller debout sur la terrasse pour voir d'où venait l'ennemi, furent atteints tous les quatre, et deux d'entre eux mortellement<sup>1619</sup> ».

Les plaies et blessures dont souffrent les matelots et les officiers engagés dans les descentes ne diffèrent donc guère du tableau que les médecins militaires dressent au lendemain d'une bataille rangée en Europe ou d'un combat urbain lors d'un épisode révolutionnaire : une majorité de perforations des membres et du corps traversés par des projectiles ronds et cylindro-ogivaux procéder, mais également de nombreuses estafilades et diverses contusions provoquées par les

<sup>1616</sup> Vincent Doumerc, « La conquête de Constantine (1836/1837) », *Histoire par l'image (site en ligne)*, consulté le 12 novembre 2018. URL : <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/conquete-constantine-1836-1837>

<sup>1617</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 133.

<sup>1618</sup> SHD-V-M, BB 4-1937, Commandant du *Galissonnière* au commandant en chef de l'escadre d'évolutions, 18 juillet 1881 ; Dick de Lonlay, *En Tunisie (...)*, *op. cit.*, p. 191 ; <https://rosalielebel75.franceserv.com/fusil-kropatschek.html>.

<sup>1619</sup> Dr. Avérous et Dr. Brunet, « Les blessés de la Marine (...) », art. cité, p. 409.

balles mortes<sup>1620</sup>. Les hommes touchés par des coups de feu tirés de très près, présentent des fractures ouvertes, aggravées par la présence de débris vestimentaires. Quelques blessures sont néanmoins spécifiques aux descentes ultra-marines. Attesté à Casablanca durant les combats des 5, 6 et 7 août 1907, l'usage de fusils de gros calibre à tube lisse dont sont armés bien des combattants maghrébins, facilite l'emploi de mitrailles diverses<sup>1621</sup>. Les membres touchés par ces vrais tirs de chevrotine présentent d'importantes ouvertures qu'il faut soigneusement sonder et nettoyer. Confrontés à une blessure de ce type, qui a réduit « en bouillie osseuse et musculaire » le bras droit d'un matelot charpentier, les médecins débarqués à Casablanca arrêtent l'hémorragie, endorment la douleur avant de procéder à l'amputation<sup>1622</sup>. La géographie des combats opposant les colonnes navales à des soldats embusqués sur les terrasses explique la fréquence des blessures aux coudes comme aux pieds, traversés par les coups de feu, et des plaies au dos comme aux fesses. Ces deux dernières blessures sont également communes dans les opérations de débarquement quand les canotiers exposent leur dos à l'ennemi ou quand une colonne pressée de près rallie la plage pour rembarquer<sup>1623</sup>.

---

<sup>1620</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 133.

<sup>1621</sup> Dr. Avérous et Dr. Brunet, « Les blessés de la Marine (...) », art. cité, p. 407.

<sup>1622</sup> *Ibidem*, p. 407.

<sup>1623</sup> *Ibidem*, p. 406; 418.



## II. Corps transis et tannés : l'organisme marin à l'épreuve des saisons

Au XIX<sup>e</sup> siècle comme à l'âge moderne, les souffrances et les pathologies infligées par la profession maritime, la dureté de leurs navigations et les variations climatiques sont les maux ordinaires des marins appelés à croiser sur les cinq océans<sup>1624</sup>. Pêche, commerce et marine de l'État ne sont certes pas trois mondes uniformes et monolithiques. Des différences alimentaires et professionnelles, mais également anthropométriques, séparent les pêcheurs côtiers de ceux qui sont appelés à naviguer plusieurs semaines sur les bancs de Terre Neuve. Les conditions de vie des matelots d'un *tramp* ne sont pas celles, bien meilleures, des personnels des grandes compagnies maritimes. En dépit de ces grandes ou de ces plus subtiles différences, il n'en demeure pas moins que, sur le plan de l'alimentation et de l'encadrement sanitaire, le marin de l'État bénéficie de conditions bien supérieures à celles qui sont le quotidien des hommes engagés dans la pêche lointaine et la navigation commerciale hauturières. Plus abondamment nourris et mieux soignés que ne le sont la plupart des pêcheurs comme des matelots du commerce de leur temps, les marins de l'État n'en sont pas moins exposés aux aléas climatiques que les contre-mesures alimentaires, hygiéniques et vestimentaires parent inégalement<sup>1625</sup>. La navigation dans l'Atlantique Nord, que bien des inscrits normands et bretons ont pratiquée dans leur adolescence en allant pêcher à Terre-Neuve ou « à Islande », est justement célèbre pour les maux divers que provoquent le grand froid et l'humidité glaciale tels que les rhumatismes, les affections articulaires comme les pathologies pleuro-pulmonaires<sup>1626</sup>. Dans les eaux tropicales, les températures élevées, aggravées par les calmes plats, la chauffe des chaudières et le travail dans les cales, occasionnent des souffrances bien connues des officiers de santé. Les sudations brutales comme la déshydratation fulgurante provoquent, écrivent-ils, de douloureuses céphalées, tandis que les coups de chaleur et autres *calenturas* abattent les esprits. La bourbouille, une très pénible démangeaison, mais également, de douloureux furoncles se font alors plus nombreux<sup>1627</sup>.

Moins spectaculaires, les aléas climatiques comme les variations thermiques dans les eaux méditerranéennes sont assez prononcés, au coeur de l'été et durant la mauvaise saison, pour entraîner aussi leur lot de fatigues et de douleurs.

---

<sup>1624</sup> Composé hors de leur influence, ce chapitre s'est tardivement inspiré de deux récents ouvrages traitant longuement des conditions sanitaires des gens de mer : N. Cochard, *Les marins du Havre (...)*, *op. cit.* et particulièrement le chapitre V) et G. Buti et A. Cabantous, *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, *op. cit.*.

<sup>1625</sup> Cf. U. Welke, « Vapeur et travail industriel (...) », art. cité.

<sup>1626</sup> Thibault Brémond, *Conditions sanitaires à Terre-Neuve au XIX<sup>e</sup> siècle d'après les Rapports médicaux annuels et de fin de campagne de la marine française*, Mémoire de Master 2, Histoire, sous la dir. de P. Louvier, Université Paul-Valéry, Montpellier III, 2016-2017, p. 64-69, 88-94.

<sup>1627</sup> L. Saurel, *Traité de chirurgie navale*, *op. cit.*, p. 339-381.

## 1. Des pathologies saisonnières très marquées

Ces épreuves saisonnières, dont la vivacité dépend de la situation du navire comme de la condition physique des personnels, sont associées à des pathologies saisonnières et donc bien identifiées.

### 1. 1. L'été : la saison des embarras gastriques

L'été méditerranéen, inégalement intense selon les bassins et les latitudes, est une épreuve pour des marins. Passant en mer Noire durant l'hiver 1853-1854, les flottes alliées supportent, l'été suivant, une chaleur accablante, dépassant les 40° celsius, qu'il leur faut endurer durant les longs préparatifs de l'invasion de la Crimée en septembre 1854. Lors de l'expédition d'Italie de l'été 1859, qui fut exceptionnellement chaud, le médecin du *Météore*, un aviso transformé en transport sanitaire, signale les « chaleurs accablantes » dont souffrent les matelots<sup>1628</sup>. Les yeux sur le thermomètre dont ils enregistrent chaque jour les variations, les médecins sont attentifs à cette ordalie saisonnière : « Pendant toute sa durée » écrit un médecin déployé en Grèce durant la guerre de Crimée, « l'activité circulatoire est moindre, la transpiration excessive ; les fonctions digestives s'accomplissent mal, le système musculaire est déprimé<sup>1629</sup> ». Si les matelots provenant des côtes méridionales supportent bien ces chaleurs excessives, leur acclimatement ne les préserve pas totalement. La nuit, la chaleur enveloppe l'entrepont d'une touffeur que chassent mal les systèmes de ventilation qui, largement inefficaces jusqu'à la fin du siècle, sont encore bien médiocres durant l'entre-deux-guerres<sup>1630</sup>. Ceux qui s'esquivent pour dormir sur le pont supérieur échappent à l'air chaud accumulé durant la journée, mais subissent la fraîcheur et l'humidité matinales. Inévitablement, ceux qui ont reposé sur le pont souffrent d'« affections de poitrine » ou de douleurs rhumatismales. Confronté durant l'été 1861 à une « épidémie » d'entérocolite, le major du *Héron*, un stationnaire du Levant, y voit l'effet sur les organismes de nuits humides contrastant avec « la sécheresse des jours<sup>1631</sup> ». Plus rares, les insolation n'épargnent pas les compagnies de débarquement éprouvées par une progression rapide et les fatigues du combat. Prenant la mesure de l'épuisement de ses hommes, le commandant du corps débarqué dans le golfe de Gabès à la fin de juillet 1881 prend quelques mesures pour faire reposer à l'ombre le gros de ses troupes<sup>1632</sup>. Éprouvant pour les matelots du pont, les caliers et les gabiers, l'été levantin ou nord-africain est une

<sup>1628</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>1629</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels ou 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>1630</sup> P. Masson, *La mort et les marins (...)*, op. cit., p. 335.

<sup>1631</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, Chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe Alexis Normand, chirurgien-major du *Héron*, « Division navale du Levant. Rapport médical du 1<sup>er</sup> Mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861 », 28 février 1861 (sic).

<sup>1632</sup> SHD-V-M, BB 4-1937, CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire au commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, 25 juillet 1881.

ordalie bien connue pour les hommes des salles des machines puisque la température moyenne régnant dans la salle et dans les soutes est au moins de 20 ° supérieure à celle qui règne sur le pont supérieur. Quand tous les foyers sont allumés et l'ordre de marcher vite est donné, cette température s'élève bien sûr au-delà de 50° celsius<sup>1633</sup>. La période estivale est, enfin, la saison des troubles gastriques, généralement bénins, que les médecins associent à une consommation excessive de limonades et de fruits<sup>1634</sup>. L'ingestion de grandes quantités d'eau, parfois trop froide ou souillée, multiplie en outre les cas de diarrhées — que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de *tourista* — et dont les médecins cherchent à distinguer les formes et la genèse<sup>1635</sup>. Sur les 161 personnels de l'*Orénoque* admis entre les mois de juillet et d'août 1856, un tiers est examiné pour des maux de ventre. Trois années plus tard, la plupart (2/3) des troubles gastriques sur le transport *Sèvre* surviennent entre juin et septembre<sup>1636</sup>. Recevant les blessés français de l'armée d'Italie en 1859, le médecin du *Météore* note « un assez grand nombre d'affections intestinales », mais dont l'étiologie lui paraît complexe<sup>1637</sup>. Un demi-siècle plus tard, le commandant en second du stationnaire de Constantinople relie l'humidité nocturne de l'été à « une petite épidémie de dysenterie<sup>1638</sup> ». La saisonnalité des troubles gastriques est plus marquée sur une division que sur un bâtiment où d'autres conditions — la saleté d'une cuve à eau, la décomposition d'un aliment — peuvent jouer en toute saison. Médecin-major de l'escadre d'évolutions en 1860, le chirurgien principal Margain rassemble les données statistiques communiquées par ses subordonnées pour dénombrer 783 cas de diarrhées durant l'année 1860, mais dont les deux tiers se sont produites entre le début du mois de juin et la fin du mois d'octobre, le pic des atteintes survenant en juillet avec 134 cas<sup>1639</sup>. Un demi-siècle plus tard, les personnels des stationnaires de Constantinople, où l'humidité nocturne est constante l'été, sont l'objet de la surveillance constante du commandement<sup>1640</sup>. Saison des embarras gastriques et des diarrhées, l'été s'avère néanmoins moins dangereux que l'automne quand la

<sup>1633</sup> H. Rey, *Hygiène navale (...), op. cit.*, p. 21-25, 34.

<sup>1634</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 54, Chirurgien major de *L'Éclairneur* Auguste Cauvin, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861 ; *ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 38, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>1635</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels de fin de campagne, vol. IV (1855-1857), n° 16, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Henri Veyron-Lacroix, « Journal médical de l'*Orénoque* Juillet-Août 1856 », s. d. (Août-Septembre 1856).

<sup>1636</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, « Service de Transport. Rapport Médical du 7 janvier 1859 au 20 janvier 1860 », s. d. (janvier-février 1860) ; *ibidem*, M. Arlaud, « Appréciation raisonnée du rapport médical de M. Debout, chirurgien entretenu de deuxième classe, chirurgien-major du transport *La Sèvre* », 23 mars 1860.

<sup>1637</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 Bonnet, « Rapport sur le *Météore* », 31 décembre 1859.

<sup>1638</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1639</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n°12, Escadre d'évolutions, Chirurgien principal Jules Margain, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1861.

<sup>1640</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

chaleur persistante, associée aux premières pluies, provoque les « fièvres intermittentes », c'est-à-dire malariennes<sup>1641</sup>.

Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, de nombreuses croisières sur les littoraux méditerranéens occidentaux, africains et levantins apprennent aux médecins que le danger paludéen croît au lendemain des orages estivaux et automnaux. La décomposition végétale, les terres limoneuses, comme les eaux dormantes provoquent alors les redoutables fièvres intermittentes<sup>1642</sup>. Cette expérience, que double celle acquise en Grèce, en Corse puis en Algérie, permet ordinairement de prévenir la survenue des fièvres malariennes, pour autant qu'il n'y ait pas d'immobilisation de longue durée sur une côte basse<sup>1643</sup>. Si tel est le cas, le mal frappe d'autant plus que l'équipage, dormant sur le pont supérieur, est exposé aux piqûres des moustiques femelles porteuses du parasite *plasmodium*. Converti, le 10 mai 1859, en transport sanitaire 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 (...) 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>1644</sup> ». Parallèlement les reconnaissances hydrographiques menées dans le nord de l'Adriatique avant d'attaquer Venise signalent le danger des mouillages le long du delta du Pô<sup>1645</sup>. Deux années plus tard, le médecin du *Grégeois*, détaché dans les eaux tyrrhéniennes des États Pontificaux, souligne la forte exposition des stationnaires aux fièvres paludéennes<sup>1646</sup>. Les atteintes sont peu nombreuses toutefois et ponctuelles, tant la méfiance des médecins, l'éloignement des côtes et l'usage parfois préventif de la quinine obtiennent de bons résultats, bien avant que l'étiologie du mal malarien et le mode de transmission soient compris.

---

<sup>1641</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 Bonnet, « Rapport sur la campagne du *Météore* », 31 décembre 1859.

<sup>1642</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 54, Chirurgien major de *L'Éclair*, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Cauvin, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861 ; SHD-V-M, BB 4-1481, Commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868 ; F. -P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, *op. cit.*, p. 8. ; Joseph Henriot, *Quelques observations sur les fièvres intermittentes*, thèse de Médecine, Montpellier, 1860, p. 13 ; A. Barlagianis, *Hygiène publique (...)*, *op. cit.*, p. 381-382.

<sup>1643</sup> C. -J. Bastide, *Considérations sur les maladies qui ont régné en Morée (...)*, *op. cit.*, p. 9 ; C. Fredj, « Soigner une colonie naissante (...), art. cité, p. 21-45.

<sup>1644</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 Bonnet, « Rapport sur le *Météore* », 31 décembre 1859.

<sup>1645</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>er</sup> direction.

<sup>1646</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 58, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Maréchal, *Le Grégeois*, « Station croisière des États Pontificaux, Rapport médical de fin de campagne Année 1862 ». 5 janvier 1863.



## 1. 2. Les embarras et les souffrances ordinaires de la saison froide

La mauvaise saison, qui dure ordinairement cinq mois sur les côtes provençales (novembre-avril) et trois dans les eaux égéennes (janvier-avril), est la saison des épisodes venteux, froids et humides, parfois neigeux dans le nord de la mer Égée. De l'avis général, la morbidité des équipages culmine durant l'hiver, c'est à dire entre le quatrième trimestre d'une année et le premier de l'année suivante. Le froid hivernal présente certes le grand avantage de ranimer les organismes accablés par des mois caniculaires et suspend le risque malarien<sup>1647</sup>. Sur les côtes égyptiennes, l'hiver, qui est une courte saison pluvieuse, est extrêmement doux et semble bénéfique. Les vents dominants, venant du Nord, tempèrent « la température assez supportable » et facilitent l'amélioration des atteintes pulmonaires, juge en 1862 le major d'un croiseur<sup>1648</sup>. S'il présente donc bien localement et ponctuellement des avantages réels, l'hiver demeure une saison difficile.

En premier lieu, la transition entre l'été et l'hiver est loin d'être paisible. Dans la zone des Détroits, et plus encore en mer Noire, l'alternance des journées chaudes et froides, avant que l'hiver ne s'établisse, défie les prévisions. Appelé à rallier Constantinople en septembre, le *Héron* quitte Le Pirée, encore écrasé de chaleur, pour trouver soudainement dans le Bosphore une amplitude thermique diurne très marquée, mais également de fortes brumes. Le refroidissement brutal provoque « cinq angines simples, deux bronchites, un rhumatisme musculaire (...) et une affection tuberculeuse<sup>1649</sup> ». Directeur de l'hôpital de Thérapie durant la guerre de Crimée, le médecin Arnaud souligne le danger de ces variations thermiques qui rendent ce « pays funeste aux étrangers qui négligent de se prémunir », particulièrement les marins qui, pris de froid, sont accablés par les pathologies pulmonaires<sup>1650</sup>. Bien connues, les variations thermiques de la capitale ottomane nécessitent, de l'avis général, l'envoi d'hommes aux poumons solides, ce qu'une circulaire ministérielle prescrit pour les stationnaires de Constantinople à la fin de la Belle Époque<sup>1651</sup>. Une fois établi, l'hiver méditerranéen fait alterner les vents glaciaux et secs aux trombes qui trempent les effets et gênent leur séchage. Ces grandes pluies et cette humidité provoquent alors une crue d'angines —56 entre janvier et avril 1846 sur le *Triton* croisant en Méditerranée occidentale — contre lesquelles les médecins mobilisent les gargarismes, les émollients et les cravates de laine. Maux irritants, mais peu dangereux et qu'une poignée de jours d'infirmierie permettent de guérir<sup>1652</sup>.

<sup>1647</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, Hôpital du Pirée, rapport pour l'année 1855, 1856.

<sup>1648</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.

<sup>1649</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, Chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe Alexis Normand, chirurgien-major du *Héron*, « Division navale du Levant. Rapport médical du 1<sup>er</sup> Mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861 », 28 février 1861 (sic).

<sup>1650</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. Arnaud à l'Inspecteur Général Jean-René Constant Quoy, 1<sup>er</sup> février 1855.

<sup>1651</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur le *Vautour* et sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1652</sup> Joseph Fleury, *Quelques observations (...)*, *op. cit.*, p. 68-71.

Les stationnaires à Constantinople, qui sont immobilisés dans les eaux du Bosphore chaque hiver, signalent régulièrement l'intensité d'un climat froid et humide. Venant du Nord, l'air glacial provoque, en outre, dans la zone des Détroits de fortes chutes de neige<sup>1653</sup>. L'exposition aux vents froids venus de l'intérieur est également lourde d'embarras à Toulon même où l'armement des navires, la distribution des vivres et diverses corvées obligent les marins et les officiers marinières à passer de longues heures sur les ponts et les quais. Cette exposition quotidienne, affirme le médecin-major du *Héron*, provoque chez un maître commis une bronchite. Mal guérie, celle-ci dégénère en une toux épuisante, accompagnée de saignements si intenses que le malade est rapatrié. Inspectant deux des cuirassés de son escadre en janvier 1868, le comte de Gueydon explique la mauvaise santé générale des personnels de l'*Héroïne* par son séjour prolongé dans le port de Toulon. Placé au bassin, ce bâtiment fut alors exposé à un vent froid de travers qui accable les ouvriers de l'arsenal et les marins du navire requis pour les aider<sup>1654</sup>. Un demi-siècle plus tard, le médecin d'escadre, responsable des forces en Méditerranée, explique les pics hivernaux des refroidissements et des angines par la fréquence des courants d'air, l'exposition des marins au froid durant les veilles nocturnes<sup>1655</sup>.

Durant ces mauvais mois, les rapports enregistrent la recrudescence des atteintes des voies aériennes supérieures comme des pathologies pulmonaires et signalent la complication des atteintes tuberculeuses<sup>1656</sup>. En 1912, le médecin d'escadre parle d'une « allure épidémique », plus de 60 cas mensuels étant signalés entre décembre 1911 et mars 1912<sup>1657</sup>. Les rhumatismes et les courbatures, les autres maux ordinaires de la saison froide, frappent en priorité les marins les plus âgés et, *de facto*, les officiers supérieurs<sup>1658</sup>. À l'hiver, enfin, sont associées certaines frappes épidémiques et autres « fièvres éruptives » telles que la variole et les érysipèles. Les rapports notent, en outre, les effets contrastés, et rarement bénéfiques, de la navigation hivernale sur la tuberculose dont les malades ne trouvent guère de soulagement à demeurer dans les ports du Levant où les écarts thermiques sont jugés trop importants<sup>1659</sup>. Toute cette expérience médicale-navale rejoint ce que l'on sait de l'état de santé des forces britanniques déployées en Méditerranée. Publiant en 1846 les conclusions de ses homologues, particulièrement le commandant Tulloch, le médecin militaire Jean-

<sup>1653</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur le *Vautour* et sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1654</sup> SHD-V-M, BB 7-40, VA Comte de Gueydon au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 31 janvier 1868.

<sup>1655</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Rapport du médecin d'escadre, 1<sup>er</sup> août 1912.

<sup>1656</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>1657</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Rapport du médecin d'escadre, 1<sup>er</sup> août 1912.

<sup>1658</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, Alexis Normand, Chirurgien de 3<sup>e</sup> classe, Chirurgien major du *Héron*, « Rapport médical du 1<sup>er</sup> mai 1859 au 1<sup>er</sup> mars 1861 », 28 février 1861 (sic) ; *ibid.*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 14, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Louvel sur l'*Algésiras*, « Rapport médical de l'année 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1862. On se reportera au tome 4 « Annexes » au document 1 de la partie IV : « Tableau des principales maladies et blessures dénombrés sur le vaisseau mixte *Algésiras* (1861) ».

<sup>1659</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XIV (1876-1877), n° 8, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Paul Talairach, 5 août 1877.

Charles Boudin signale le grand nombre et la gravité des maladies pulmonaires (catarrhes et catarrhes aigus) comme des rhumatismes affectant les marins du *Malta Squadron*. La fréquence de ces atteintes est toujours liée au travail nocturne, automnal et hivernal, tandis que « le soldat anglais » des forteresses méditerranéennes « n'est de garde que tous les trois ou quatre jours, et ne reste en faction chaque fois que pendant deux heures (...)»<sup>1660</sup> ».

L'exposition aux atteintes du froid hivernal s'avère particulièrement rigoureuse au milieu du siècle, durant la guerre de Crimée, dont les principaux théâtres, la Baltique et le nord de la mer Noire, comme les zones d'action secondaires, le Pacifique Nord et la mer Blanche, sont exposés aux rigueurs climatiques les plus sévères et les plus longues.

### **1. 3. Trois intolérables hivers de guerre : la Marine dans les Détroits et en mer Noire (1853-1855)**

Déployée dans la zone du Bosphore après l'entrée en guerre de la Turquie contre la Russie, l'escadre y subit, durant quatre mois, la pluie, la neige, les brouillards comme les vents humides de la mer Noire. L'épreuve s'avère toutefois bien pire à la fin de l'année suivante, après l'échec de l'assaut amphibie en Crimée en octobre 1854. À la fin de l'année, les conditions climatiques, d'une dureté incroyable, rappellent ce que les armées françaises connurent en Russie en 1812, mais également dans l'Est de la France en 1813 puis en Algérie durant la première campagne de Constantine de novembre 1836<sup>1661</sup>. Le « coup de fouet du 22 décembre », cette vague de froid polaire qui s'abat alors sur la Crimée, n'est que l'acmé d'une saison de souffrances. Pendant plusieurs semaines, les marins endurent des vents glaciaux, tandis que les eaux côtières gèlent. Les canotiers, auxquels sont confiées les missions de batellerie, sont les plus exposés des marins affectés aux missions logistiques :

« Quand on se tournait du côté du vent, il semblait qu'on eût le visage littéralement coupé en deux. Les mains étaient douloureuses au toucher, comme si elles eussent été écrasées : on éprouvait une sensation de brûlure dans la chair et dans les os. Les canots, transformés en glaçons, tanguaient lourdement sur les grappins ; la mer qui se brisait autour d'eux demeurait suspendue, figée par la gelée (...) ». Le lendemain, alors que le thermomètre indique - 14°, « plus d'un marin (...) eut les mains gelées : la sensibilité se rétablit plus tard, mais au milieu des plus grandes chaleurs, les mains qui avaient été prises restèrent endolories<sup>1662</sup> ».

Suit une épuisante alternance de journées tièdes et glaciales, particulièrement venteuses, où le même jour tout gèle et tout redevient boueux<sup>1663</sup>. Durant l'hiver 1855-1856, le troisième auquel les marins sont confrontés depuis la crise d'Orient de 1853, les forces positionnées dans les eaux et sur le territoire ennemis subissent de nouveau les rigueurs de l'hiver criméen. Maintenu à Kinburn,

<sup>1660</sup> J.- Ch.- M. Boudin, *Études (...)*, *op. cit.*, p. 182

<sup>1661</sup> J. Léonard, *Archives du corps (...)*, *op. cit.*, p. 292.

<sup>1662</sup> L. Constantin, *Six Mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 127.

<sup>1663</sup> *Ibidem*, p. 130

une petite division navale, sous le commandement du CV Pâris, revit-elle les grandes souffrances des deux hivers précédents<sup>1664</sup> ? Composées d'après les dessins de l'amiral Pâris et du major de sa division, les lithographies publiées par l'éditeur Artus Bertrand montrent des équipages chaudement habillés. Vision pittoresque, mais qui rend mal compte de la dureté du froid si intense qu'il obligea certaines équipes à se succéder toutes les quinze minutes pour limiter les risques de congélation<sup>1665</sup>. Plus au sud, les bourrasques de neige de l'hiver 1855-1856 accompagnent toujours les marins qui montent et descendent les Détroits et croisent en mer Noire pour rapatrier les troupes, ramener les matériels, conduire les relèves.

« J'ai quitté Constantinople le 19 au matin », rapporte le commandant de la *Pomone*, une frégate mixte à hélice, le 25 janvier 1856, « pour aller à Gallipoli faire du charbon ainsi que me le prescrivait mes instructions. Ma traversée de la mer de Marmara par un coup de vent de NNNE a été des plus rudes, ne voyant plus rien par suite de grains épais de neige et d'une pluie serrée avec vents violents, j'ai dû mouiller en pleine côte, et n'ai pu entrer à Gallipoli que le 20 à midi<sup>1666</sup> ».

Durant ces trois longs hivers 1853, 1854 et 1855, les atteintes pulmonaires ont été légion et d'une particulière gravité : 89 cas de pneumonie, dont 78 décès sur place et une dizaine d'évacuations en France, 122 cas de pleurésie, dont les 4/5<sup>e</sup> sortent guéris, 49 bronchites avec 14 cas mortels et 208 laryngites qui n'occasionnent aucun décès. Comme le remarque judicieusement le docteur Arneaud, il eût fallu imiter les « indigènes pour se prévenir du froid », c'est-à-dire se doter de « vêtements à fourrure » et « de doubles chaussures<sup>1667</sup> ». Si les atteintes pulmonaires sont assez uniformément réparties selon les saisons, bien que moins fréquentes au second semestre, les cas de rhumatisme déclinent ou croissent au gré des saisons chaude et froide. Souffrant de ce mal, deux-tiers des marins reçus à l'hôpital de Thérapie— 29 patients — sont admis entre le 1<sup>er</sup> janvier et le 30 juin 1854. En revanche, moins de six entrées sont enregistrées durant l'été suivant<sup>1668</sup>. L'engourdissement durable des membres comme les gelures légères sont également fréquents<sup>1669</sup>. Heureusement, les gelures les plus graves des extrémités – que les médecins nomment la « congélation » — sont rares, alors que cette atteinte gravissime, nécessitant souvent l'amputation, touche des centaines de soldats immobilisés dans les tranchées<sup>1670</sup>.

<sup>1664</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1855-1857), n° 18, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Louis Rideau, 19 juillet 1856 (rapport non consulté) ; P. Masson et M. Battesti, *La Révolution maritime (...)*, op. cit., p. 56-57 ; G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, op. cit., vol. 2, p. 265-270.

<sup>1665</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, op. cit., vol. 2, p. 270-271.

<sup>1666</sup> SHD-V-M, BB 4-725, Commandant Bouet, *Pomone*, 25 janvier 1856.

<sup>1667</sup> SHD-V- CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 26, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Arneaud à l'Inspecteur Général Jean-René Constant Quoy, 1<sup>er</sup> février 1855.

<sup>1668</sup> *Ibidem*.

<sup>1669</sup> L. Constantin (Pallu de la Barrière), *Six Mois à Eupatoria (...)*, op. cit., p. 127.

<sup>1670</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 10, Chirurgien auxiliaire de 3<sup>e</sup> classe, Aaron Nette, « Campagne du *Sésostris* (1855-1856) », 16 mai 1856 ; B. Pouget, « Des cadavres de militaires française morts hors du combat dans la guerre de Crimée (1854-1856) », *CORPS*, 15, 2017, p. 300-301.

## 2. Face aux rigueurs climatiques, les marins du pont sont les plus exposés

Devant les fatigues et les souffrances qu'infligent le froid, l'humidité comme les grandes chaleurs estivales, les équipages et les individus ne sont pas égaux. On peut ainsi tenir pour bien protégés des excès climatiques les stationnaires du Levant, qui hivernent généralement dans un port accueillant, comme les navires de l'escadre. Le gros des sorties d'entraînement des vaisseaux et leurs croisières, ponctuées de relâches diplomatiques, se déroulent aux beaux jours. Toute autre est la situation d'un navire-école de canonnage, dont les élèves demeurent à son bord des mois durant, ou d'une gabare détachée à la mauvaise saison pour ravitailler une division. À bord même d'un navire, les individus ne sont pas tous exposés uniformément au froid, aux vents comme aux ardeurs solaires.

Les gabiers, les canotiers, les mousses comme tous les marins astreints aux manœuvres du pont supérieur, endurent le poids du froid et de l'humidité bien plus que les caliers, chargés de tenir la cargaison bien arrimée. Entre tous, les matelots chargés de l'administration sont privilégiés. Embarquant au début de la guerre de Crimée sur la frégate *Pomone* pour rejoindre les Détroits, le matelot fourrier Riant, un Parisien amariné en rade de Toulon, se vante, un jour de gros vent en octobre 1854, de mieux tenir le froid que les matelots du pont, avant d'admettre préférer sa position à celle des gabiers qui, « les doigts engourdis par le froid, doivent manier les cordages pour dégréer les perroquets<sup>1671</sup> ». En Crimée, les marins les plus exposés au froid comme à la pluie sont les marins chargés des missions de batellerie dans la rade d'Eupatoria. Au commencement de 1855, l'EV Pallu de la Barrière décrit ainsi les tourments infinis que subirent ses canotiers, dont le portrait n'est pas sans évoquer — consciemment ? — celui des pontonniers du général Éblé en 1812 :

« Les navires marchands étaient mouillés fort loin; le moindre souffle du sud amenait une mer énorme : ce service obscur devait être un des plus pénibles pour les marins. (...) Des mahonnes, des sacs d'orge, des chalands coulés à relever; de longues heures les pieds dans l'eau amère, la tête à l'eau du ciel, par le froid, par la neige : des mains gelées, quelques pauvres diables emportés par cette dure vie » où, le soir venant et encore à jeun, il leur fallait rapporter « après un service bien dur, une quinzaine de sacs d'orge mouillée d'eau de mer, dont les boeufs seuls se contentaient »<sup>1672</sup>.

Quand la tempête vient ajouter à ce lot de misères quotidiens, les tourments du froid et des efforts désespérés pour survivre, les matelots les plus épuisés et les plus transis ne supportent pas cette nouvelle ordalie :

« Avec leurs mines verdies, leurs cheveux collés, leurs bras raidis, leurs estomacs serrés par la faim, les marins d'Eupatoria ressemblaient plutôt à des naufragés qu'à des matelots terminant une journée de service. 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>1673</sup>.

<sup>1671</sup> SHD-V-M, 57 GG 2, Riant, Journal, Octobre 1854.

<sup>1672</sup> L. Constantin, *Six Mois à Eupatoria (...)*, op. cit., p. 67.

<sup>1673</sup> Léopold Constantin, *Six Mois à Eupatoria (...)*, op. cit., p. 103.

Face à la chaleur et surtout face au froid, l'inégalité est hiérarchique, enfin, et donc sociale. Les officiers comme les autres membres de l'état-major disposent de cabines individuelles, d'effets assez nombreux pour se changer. Tous disposent de l'assistance domestique d'un marin, qui brosse leurs habits et s'arrange pour les sécher. Si les cadres donnent l'exemple aux heures des grandes épreuves, quand il faut sauver le navire ou charbonner, les efforts et travaux manuels quotidiens leur sont épargnés, ce qui leur permet de préserver le capital énergétique de leurs repas, généralement plus variés et plus riches que la diète navale ordinaire. Autant d'avantages dont sont privés les marins. Ces derniers bénéficient, néanmoins, de progrès vestimentaires, très nets au milieu du siècle, et de toutes les initiatives heureuses que l'ingéniosité comme le zèle dictent aux commandants comme aux médecins pour atténuer les effets du froid et des épisodes caniculaires.

### **3. Atténuer les effets du froid et de la canicule**

La lutte, l'hiver, contre le froid et l'humidité, et l'été, contre la canicule, est tout à la fois collective et individuelle. La première réponse consiste à donner aux navires les moyens fixes ou mobiles pour réduire les excès thermiques et surtout combattre l'humidité. La seconde riposte est vestimentaire. La troisième, qui dépend surtout de la bonne entente des commandants et des officiers de santé, est une combinaison de mesures ponctuelles, alimentaires ou ludiques, afin de prévenir ou de réparer les effets démoralisants et physiologiques de la canicule et des grands froids.

#### **3. 1. Aérer et ventiler l'été ; sécher et réchauffer l'hiver : un siècle d'ingéniosité et de micro-progrès**

La première réponse, nautique, aux atteintes climatiques est de fournir aux marins des lieux de vie et de repos à l'abri de l'humidité, du vent froid et de la canicule. Tâche d'autant plus difficile que des centaines d'hommes vivent, travaillent, suent, dorment et mangent dans un espace exigu où s'accumulent la chaleur et les fumées de la cuisine<sup>1674</sup>. Le mauvais temps, qui oblige la fermeture des sabords, mais également les contraintes architecturales d'un navire de guerre réduisent, il est vrai, la circulation de l'air. Décrivant la traversée en septembre de la mer Égée par la batterie flottante la *Dévastation*, le commissaire du bâtiment parle de l'oppressante claustrophobie de l'équipage qui, « entièrement contenu dans la batteries, dont presque tous les sabords demeuraient fermés, empêchait de se renouveler l'air que viciaient, outre la chaleur du temps, les évaporations de la boulangerie et des cuisines. Lorsque la machine chauffait (...), le thermomètre marquait dans ma chambre (située au-dessus de la machine) jusqu'à 45 degrés<sup>1675</sup> ». Mus par leurs convictions aéristes, les médecins s'efforcent de ventiler le navire, afin de renouveler l'air de l'entrepont, et de sécher les sections les plus exposées à l'humidité. À titre d'exemple, un médecin de l'escadre

<sup>1674</sup> SHD-V-M, CC 2-956, M. Margain, chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », 1861.

<sup>1675</sup> H. Langlois, « *La Dévastation*. (...), art. cité, p. 602.

propose en 1861 de relier au foyer de la cuisine un tuyau plongeant dans la cale pour y provoquer un appel d'air asséchant les fonds<sup>1676</sup>. Banale dans les rapports médicaux, la description des ventilateurs montre alors des appareils et des systèmes aussi ingénieux et inefficaces que l'étaient les machines employées au début du siècle :

« Il se compose d'un cylindre de tôle galvanisée », écrit le major du transport *Sèvre* en parlant d'un ventilateur fourni par l'arsenal de Toulon en 1859, « ayant 2 mètres de diamètre sur 1,50 mètre de hauteur. À l'intérieur tourne horizontalement un vanneur en forme d'hélice, qui refoule l'air dans une manche en toile cousue à la base du cylindre et qui se rend dans le second entrepont, le ventilateur qui n'envoie qu'une quantité peu considérable d'air, présente plusieurs imperfections. La première consiste en ce qu'une partie de l'air refoulé, s'échappe par l'ouverture supérieure du cylindre au lieu de s'engouffrer dans la manche ; la seconde, et c'est la capitale, consiste dans le peu de solidité de la tôle et des manivelles. On comprend en effet, que tout l'effort que font les deux hommes sur les manivelles se porte en définitive sur le cylindre en tôle, qui ne présentant pas assez de rigidité, s'allonge et tend à prendre une forme elliptique<sup>1677</sup>. Les ailes du vanneur ne tournant plus dans une circonférence régulière éprouvent à chaque instant des chocs aussi préjudiciables à la régularité du mouvement (...) <sup>1678</sup> ».

Après avoir abaissé de quelques degrés la température des « parties basses du navire », la machine rend l'âme après la rupture des manivelles que le commandement ne fait pas réparer. Le passage du bois au métal dans la construction des coques et leur aménagement apporte aux médecins quelques espoirs assez vite déçus. Bien que les hublots soient peu nombreux sur les premiers cuirassés, le chirurgien-major Huillet note que les prises d'air sont plus larges que par le passé, les ouvertures plus étendues. Les coursives sont enfin assez grandes pour permettre « une circulation facile » de l'air<sup>1679</sup>. Comme ce matériau s'avère bien moins réfractaire à la chaleur que ne l'est le bois, les navires en fer croisant en Méditerranée orientale et dans les eaux maghrébines sont toutefois affectés l'été par le rayonnement solaire. En outre le compartimentage des cales, que facilite la métallisation des coques et des structures, gêne les mouvements de l'air au sein du navire. Sensibles certes sur les transports de troupes coloniaux lancés après 1860-1870, les progrès de la ventilation tardent en revanche sur les autres unités. Faute donc d'un système de ventilation efficace, les étés méditerranéens restent donc bien chauds et caniculaires. À la fin du siècle, un des aspirants du *Charner* décrit en ces termes le poste des midships de ce croiseur cuirassé, alors immobilisé dans la rade crétoise de La Sude : « Les 31 degrés dont je vous parle, c'est sur le pont, au grand air qu'on les a trouvés. Mais dans un poste de quelques mètres carrés, entourés de tôle de tous les bords, sans autre aération que quatre petits hublots de vingt centimètres de diamètre, voyez

<sup>1676</sup> SHD-V-M, CC 2-956, M. Margain, chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », 1861.

<sup>1677</sup> Sur la vraisemblance de cette déformation, le second chirurgien en chef Arlaud exprime une forte réserve. SHD-V-M, CC 2-956, M. Arlaud, « Appréciation raisonnée du Rapport médical de M. Debout, chirurgien entretenu de deuxième classe, chirurgien-major du transport *La Sèvre* », 23 mars 1860.

<sup>1678</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien-major Debout, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, « Service de Transport. *La Sèvre*. Rapport médical du 7 janvier 1859 au 20 janvier 1860 », Premier trimestre 1860.

<sup>1679</sup> *Ibidem*, Chirurgien major, Mr. Huillet, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (frégate *La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

un peu ce que ça peut être ». Accablés par la touffeur, les uns s'effondrent de fatigue, les autres, reprenant les us et coutumes du Levant, « s'éventent avec grâce, en fumant des cigarettes d'Orient<sup>1680</sup> ».

Pour contrer les frimas de l'hiver, les navires ne disposent pas de système de chauffage uniforme avant le dernier tiers du siècle. Si les cuisines et la salle des machines, une fois les chaudières et les feux allumés, sont des fournaies, l'entrepont, les batteries basses et les cales n'ont pas de système de chauffage propre et pérenne. Les braséros mobiles et de rares poêles assurent certes la tiédeur de quelques pièces, mais le froid est le compagnon ordinaire des marins au repos. Parvenant à Toulon le 20 janvier 1858, le capitaine de vaisseau La Roncière Le Noury se plaint de ses soucis administratifs et surtout du froid : « Je continue à geler surtout dans ma chambre à coucher », écrit-il à sa fille : « Il y fait plus froid que sur le pont, et je ne peux pas le matin venir m'habiller dans le salon ; cela ne serait pas convenable<sup>1681</sup> ». Poursuivi par le froid régnant, qui avoisine alors le 0 ° c., le commandant de l'*Eylau*, qui a voyagé en Pologne et fait la campagne de la mer Noire, s'en plaint encore à sa fille, non sans humour : « Je me lève à 7 h1/2. Je me mets en robe de chambre et je vais un peu me chauffer dans le salon, car ma chambre est plus que glaciale. (...) À 9 h 3/4, je vais assister aux exercices, après m'être réchauffé pendant un quart d'heure après déjeuner. À 11 heures, je reviens me réchauffer de nouveau et je donne audience jusqu'à une heure (...)»<sup>1682</sup> Alternant ainsi les va-et-vient entre le pont et le salon, le seul lieu chauffé, le commandant finit par rejoindre, de guerre lasse, sa chambre glaciale. Pour les matelots, la lutte contre le froid est également faite de petites victoires et de longs renoncements. Sur l'*Euménide*, une corvette construite en fer, mais dont les bordages et les ponts sont en bois, les permissions accordées généreusement durant la journée permettent de « sécher le logement de l'équipage et de la cale-avant au moyen de brasiers de charbons ardents que l'on entretenait pendant trois ou quatre heures<sup>1683</sup> ». L'installation de manches à vent et l'ouverture des sabords contribuent alors à l'assainissement du faux-pont. En revanche, sur les navires en bois, l'humidité, générale par gros temps, ne peut être que retardée ou refoulée quelques heures. Pour corriger l'insuffisance du chauffage, le nettoyage à grande eau se fait alors plus rare. À la mauvaise saison donc, la batterie basse est lavée tous les deux jours, alors que le nettoyage y est quotidien l'été. La même fréquence est adoptée sur les batteries supérieures et les faux-ponts en employant, quand cela est possible de l'eau douce<sup>1684</sup>. Le cirage bi-hebdomadaire des parquets, la dotation des infirmeries en tapis ciré, la pose de linoléum, inventé en 1863, sont autant de procédés destinés à réduire, autant que faire se peut, les désagréments du lessivage à grande eau.

<sup>1680</sup> Paul Henry, 18 juin (1898), cité par René Bazin, *L'Enseigne de vaisseau (...)*, op. cit., p. 91.

<sup>1681</sup> CV Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 25 janvier 1858, LA RONCIÈRE, I, p. 109.

<sup>1682</sup> Le même à la même, 28 janvier 1858, *ibidem*, p. 110-111.

<sup>1683</sup> SHD-V-CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Chirurgien-major M. Moisson, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, « Corvette à vapeur l'*Euménide*, rapport médical des fins de campagne, 1860-1861 », 17 octobre 1861. On se reportera à la transcription de ce rapport donnée en annexe en tome 4 : « Croisière paisible au Levant au lendemain des massacres du Liban (1860-1861) ».

<sup>1684</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 14, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Charles Louvel, « Vaisseau L'*Algésiras*, Rapport médical de l'année 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1862



À la fin du siècle, la situation s'est sensiblement améliorée. La présence de radiateurs et de calorifères comme de poêles à charbon est assez fréquemment évoquée pour la croire commune, Les grosses unités sont les premières à en être dotées et les plus généreusement pourvues. Commentant les mesures pour lutter contre le froid glacial qui règne sur le Bosphore, le second d'un stationnaire se félicite, en 1901, du don par un croiseur de poêles à charbon « d'un grand secours » et se réjouit de l'arrivée prochaine d'un autre « demandé en France » grâce auquel « nous espérons arriver (...) à maintenir dans le faux pont une température très douce<sup>1685</sup> ». Ce stationnaire est un privilégié. Sur les plus petites unités, torpilleurs et contre-torpilleurs, l'exiguïté des postes, la pluie, les embruns, les vêtements mouillés entretiennent toujours une humidité constante, infiniment plus marquée dans les eaux ponantaises qu'en Méditerranée.

### 3. 2. Le sac du marin : une réponse vestimentaire théoriquement suffisante au milieu du siècle

Contre les grands froids dont l'intensité ressentie est aggravée par le vent, la neige ou la pluie, le marin pioche dans ses réserves alimentaires tandis que ses vêtements et sous-vêtements protègent son corps des intempéries et limitent la déperdition de chaleur. Au commencement du règne de Louis-Philippe, le sac d'un matelot n'est certes plus composé de ces hardes diverses et rares qui recouvraient les marins de l'État du Grand Siècle et du premier XVIII<sup>e</sup> siècle comme leurs compagnons des marines de pêche et du commerce<sup>1686</sup>. L'imitation des marines de guerre anglo-saxonnes, dont les tenues comme les couvre-chefs ne cessent d'être le modèle de l'excellence vestimentaire navale, les nécessités du service outre-mer, les réclamations réitérées des médecins hygiénistes ont contribué à doter les marins d'effets plus nombreux et de mieux en mieux adaptés aux conditions climatiques rencontrées en croisière<sup>1687</sup>. Sous le Second empire et par la suite, les marins comme les membres des petits états-majors disposent de trois tenues — grande, petite et travail — dont les éléments les plus importants sont le paletot ou caban, la chemise blanche à grand col, les pantalons en drap comme en toile blanche, enfin le chapeau « à la matelote »<sup>1688</sup>.

Redéfini par la circulaire du 27 mai 1858, le sac, rangé dans un casier dans le faux-pont, contient théoriquement un caban en drap bleu, doublé de molleton bleu de laine, cinq pantalons de toile, dont un « de fatigues », jouant le rôle de salopette, mais également un trousseau de chemises. Les matelots reçoivent aussi des souliers et des bas de laine, trois chapeaux dont un de toile, enfin

<sup>1685</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1686</sup> C. Boër, *Les travailleurs de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 146-153 ; É. Schérer, *Équipages (...)*, *op. cit.*, p. 113-121.

<sup>1687</sup> L'uniformisation des tenues dans les marines occidentales est un processus assez récent, sans doute lié à la militarisation des forces navales. La supériorité anglo-saxonne dans ce domaine date du tout début du XIX<sup>e</sup> siècle. Avant les *French Wars*, la situation vestimentaire était en effet tout aussi calamiteuse au Royaume-Uni qu'en France, voire pire. De peur que le marin « pressé » ne déserte en vendant à terre son uniforme, on laissait aux malheureux embarqués de force leurs habits civils. Après 1815, la situation s'améliore nettement, un certain nombre d'officiers fortunés n'hésitant pas à mettre la main à la poche pour vêtir leurs matelots, parfois en les dotant de tenues fantaisistes souvent inspirées du nom de leur bâtiment.

<sup>1688</sup> É. Schérer, *Équipages (...)*, *op. cit.*, p. 117-118.

un nécessaire pour broser, recoudre et envelopper ces divers effets<sup>1689</sup>. Un demi siècle plus tard, la composition du sac n'a guère évolué, mais la dotation est plus étoffée. Les marins comme les quartiers-maitres disposent, théoriquement, de quatre tenues selon les circonstances — revues et travail — et selon les principales saisons que sont l'été et l'hiver. Au total, chaque marin dispose de trois paletots, des « ex-cabans », cinq pantalons, six ou sept chemises et trois tricots. Des bonnets, le célèbre chapeau de paille à coiffe blanche, une paire de brodequins ou souliers, des cravates complètent ces effets auxquels s'ajoutent, pour les chauffeurs, des vêtements et couvre-chefs spécifiques<sup>1690</sup>. Si les officiers grognent contre la laideur de certains effets, les médecins sont globalement satisfaits<sup>1691</sup>.

Consacrant de longs développements à ces questions vestimentaires, ces derniers apprécient la présence du linge de corps (tricot de coton épais) et des vêtements de doublure (tricot de jersey en laine) dont le port superposé réduit les effets des refroidissements brutaux. Insupportable l'été, bien sûr, la chemise de laine (parfois recouverte d'une seconde) protège bien, en revanche, du froid matinal<sup>1692</sup>. Contre le froid et la pluie, quelques effets sont appréciés à leur juste mesure. Les vêtements spécialement conçus contre le vent et la pluie, tels les cabans, les paletots et les « capotes cirées », sont ainsi alloués aux canotiers, qui sont astreints à de longues périodes d'efforts puis d'attente dans une rade. Décrivant les cabans en usage du temps de Louis-Philippe, Jules Lecomte les décrit comme de petites guérites portatives dont la rigidité est produite par le bain de goudron, de suif et d'huile de térébenthine auquel les marins soumettent cette cape pour l'imperméabiliser<sup>1693</sup>. Les vêtements d'hiver les plus chauds, tels le cotillon en toile d'Istaire, les bottes islandaises et les mitaines, qui sont distribués aux marins de la station d'Islande comme aux navires naviguant dans les mers polaires, ne sont pas en usage dans les eaux européennes. Demandés pour les marins hivernant à Kinburn en 1855, ces vêtements leur furent fournis, mais sans répondre à tous les besoins. Inévitablement, ces effets spéciaux, associés à tout ce que le système « D » débusqua, « harlequinèrent » les forces hivernantes :

« Le pantalon, la veste et le sud-ouest (sorte de chapeau) d'une éclatante couleur orange, se mêlaient aux vareuses de laine et aux bérêts bleus des hommes en tenue de travail, qui n'avaient pas comme leurs compagnons le bénéfice de l'équipement d'Islande [...]. Au milieu d'eux circulaient, vêtus, les uns de la fameuse *criméenne*, les autres de tuniques ou de capotes, les soldats du 93<sup>e</sup> de ligne. Il en était, parmi ces derniers, qui disparaissaient entièrement sous un *raglan* de peaux de mouton de leur invention. Ajoutez

<sup>1689</sup> Dont la terminologie évolue au cours du siècle. *Ibidem*, p. 131.

<sup>1690</sup> Ouv. coll., *Traité d'Hygiène*, tome X, « Hygiène Navale », Paris, 1906, p. 81; É. Schérer, *Équipages (...)*, *op. cit.*, p. 142.

<sup>1691</sup> E. Lauvergne, *Le matelot esquisse d'hygiène nautique*, *op. cit.*, p. 22-27 ; 53 ; M. Le Roy de Méricourt, *Recueil de rapports sur les progrès des lettres et des sciences en France. Rapport sur les progrès de l'hygiène navale*, Paris, Imprimerie Nationale, 1867, p. 36-37.

<sup>1692</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 32.

<sup>1693</sup> Article « Caban », dans Jules Lecomte, *Dictionnaire pittoresque de Marine*, Paris, France Maritime, 1835, p. 82.

maintenant à ces flots mouvants l'éclat du pantalon garance, et vous aurez une idée de l'aspect de cette foule se détachant du fond blanc de la baie<sup>1694</sup> ».

La dotation en vêtements très chauds se révéla bien insuffisante, ce qui n'échappa pas au commandement<sup>1695</sup>.

### 3. 3. Laver et sécher le linge : une affaire incomplètement réglée en 1914

Le vrai problème, qui n'est pas résolu avant le début du XX<sup>e</sup> siècle, demeure la fréquente humidité du linge<sup>1696</sup>. Les périodes pluvieuses épuisent en effet en quelques jours les rechanges sèches. Impraticable à la mer par temps houleux et pluvieux, le lavage du linge — mené théoriquement deux fois en semaine — est alors reporté au retour du beau temps. Si les tricots de coton perdent vite leur humidité, les hygiénistes déplorent l'emploi de la flanelle qui « sèche très lentement, même quand elle est neuve et d'excellent qualité et (...) reste constamment humide lorsqu'elle est usagée<sup>1697</sup> ». Les effets en flanelle comme en laine sèchent d'autant plus lentement qu'ils sont imprégnés de sel. Encore humides et toujours sales, les vêtements sont en outre rangés, faute de place. « Le sac d'un matelot », écrit un officier affecté aux tâches de batellerie dans la rade d'Eupatoria durant tout l'hiver 1854-1855, « ne résiste pas à deux ou trois corvées consécutives » avant de conclure : « On choisissait alors parmi les vêtements les moins trempés ou ceux qui commençaient à sécher<sup>1698</sup> ».

L'exploitation thermique de la machine perce au second XIX<sup>e</sup> siècle avec quelques innovations comme ce séchoir que l'attaché naval français à Londres signale sur le *Warrior* en qualifiant de « grand bienfait » ce dispositif, qui est un simple poêle avec des rangées de grilles. Le procédé ne paraît pas avoir été systématiquement répandu sur les bâtiments nationaux<sup>1699</sup>. Ici et là, quelques remarques permettent de voir des bricolages et des pratiques de fortune. En 1901, le second du *Vautour*, un aviso-torpilleur, se félicite de l'emploi de poêles laissés par un croiseur de la station du Levant qui « ont parfaitement combattu l'humidité et nous ont été précieux pour le séchage du linge et des vêtements mouillés »<sup>1700</sup>. Sur l'immense majorité des petites unités, torpilleurs, contre-

<sup>1694</sup> H. Langlois, « La division navale de Kinburn prise dans les glaces. Souvenirs de la guerre d'Orient », *Le Correspondant*, 1859, cité par G. Barron dans [https://paris.hypotheses.org/381#\\_ftn37](https://paris.hypotheses.org/381#_ftn37).

<sup>1695</sup> F. Jacquin, *De Constantinople à Tahiti (...)*, *op. cit.*, p. 164-165 ; G. Barron-Fortier, *Entre tradition (...)*, *op. cit.*, p. 270-271.

<sup>1696</sup> Sur cette question, Claire Boër apporte, dans son récent travail doctoral, une foultitude de détails qui, portant sur la marine de commerce au XVIII<sup>e</sup> siècle en Méditerranée, sont facilement transposables au premier XIX<sup>e</sup> siècle et encore utiles, à titre de comparaison, pour les décennies suivantes. Cf. C. Boër, *Les travailleurs de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 154 et suivantes.

<sup>1697</sup> *Traité d'Hygiène*, t. X, « Hygiène Navale », *op. cit.*, p. 81.

<sup>1698</sup> L. Constantin, *Six Mois à Eupatoria (...)*, *op. cit.*, p. 54.

<sup>1699</sup> SHD-V-M, BB 7-2, AN (Londres), CF Pigeard, au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 28 juillet 1863.

<sup>1700</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel, sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

torpilleurs et submersibles, où de tels appareils n'ont pas leur place, l'humidité des effets reste le lot des matelots par mauvais temps persistant. Inévitablement, les refroidissements, les pneumonies, mais surtout les furoncles, dont la propagation est facilitée par une hygiène douteuse, forment une part importante des consultations et des hospitalisations à bord. Dans la plupart des cas, les vêtements mouillés ne peuvent être nettoyés et séchés qu'une fois le soleil revenu et si le navire dispose d'assez d'eau douce pour rincer correctement les rechanges.

La généralisation des appareils de nettoyage et de séchage sur les grandes unités au début du XX<sup>e</sup> siècle ne change rien aux anciennes habitudes, moins par routine, comme nous le pensions initialement, que par une association, plus ou moins vertueuse, de bêtise, de prudence et de méfiance. Les premiers séchoirs à linge sont placés dans des lieux mal ventilés et ne rendent donc guère de service pour être oubliés durant les journées belles et venteuses. Pire, la lessiveuse à vapeur est longtemps soupçonnée, non sans raison, d'endommager les effets. L'un de ces appareils, raconte goguenard le médecin du *Charles-Martel* en 1905, battait si bien le linge « qu'il le réduisait en loques<sup>1701</sup> », tandis que les autres lessiveuses ont rendu des tenues déteintes pour les unes et bariolées pour les autres. Efficaces pour les toiles, les couvertures et les gros draps, ces machines puissantes, mais d'un emploi délicat, exigeaient donc un homme dédié à la lingerie. Échaudés par ces avanies techniques et leurs suites disciplinaires, les marins demeurent attachés au nettoyage à l'ancienne, qui offre l'occasion, autour de la baille savonneuse, d'échanger des nouvelles et autres « bouteillons », avant d'accrocher leurs effets aux disgracieux et nécessaires cartahus de linge. Demeurant donc, jusqu'à la veille de la guerre, inemployées sur les côtes de France, les lessiveuses sont exceptionnellement mises en service quand le risque d'une épidémie — ainsi en Turquie durant les crises balkaniques — amène le commandement à en ordonner l'emploi pour éviter de laisser le linge aux lavandières de Constantinople. Signalé sur le *Léon-Gambetta* en 1912, l'emploi de ces machines, sans doute surveillé de près, donna alors des « résultats excellents », qui devaient faciliter leur retour en grâce<sup>1702</sup>.

### 3. 4. Ménager les hommes autant que cela est possible

Pour conserver au navire la plus grande efficacité opérationnelle, mais bien souvent mus par la simple bienveillance, le commandement comme les officiers de santé cherchent à corriger les effets des intempéries comme des températures excessives par des mesures de bon sens.

Sur les navires stationnant l'été en Afrique du Nord comme au Levant, les corvées et les exercices les plus pénibles sont menés au point du jour. Pendant la « saison chaude », écrit le 6 février 1856 le commandant du *Gomer*, les services généraux qui ont habituellement lieu pendant la journée sont suspendus. L'exercice de manoeuvre comme le branle-bas au combat sont avancés de trois-quarts d'heures deux jours par semaine<sup>1703</sup>. Des mesures similaires, que l'on peut tenir pour quasi réglementaires, rythment le déploiement des forces de l'amiral Hamelin en mer Noire en

<sup>1701</sup>SHD-T-M, 170 C-166, Médecin-major du *Charles-Martel*, Rapport médical, 10 juin 1905.

<sup>1702</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Médecin d'escadre, « Inspection générale 1912 du Service sanitaire », 1<sup>er</sup> août 1912.

<sup>1703</sup> SHD-V-M, BB 4-1483, Commandant de la station du Levant à son successeur, 6 février 1856.

1854. À la fin du siècle, le médecin de l'*Actif*, qui assure la surveillance estivale des pêches sur les côtes algériennes, signale les bons effets d'un repos de deux heures, au plus chaud de la journée. Le major de ce navire, qui ne quitte jamais de vue le littoral, signale également les bénéfiques sanitaires de fréquents bains de mer et d'un service peu fatigant<sup>1704</sup>. En 1901, le commandant en second du stationnaire de Constantinople — le *Vautour* — note avoir adopté, avec le médecin du bord, « un tableau de service spécial où la journée d'exercice se termine à 4 h. De là à 7 heures, liberté complète est donnée aux hommes pour se baigner soit à terre soit à bord<sup>1705</sup> ». Les mêmes rythmes sont maintenus quand ce croiseur effectue sa tournée en mer de Marmara. L'ordre est enfin donné, quand la journée d'exercice se termine à 16 heures, de laisser, durant trois heures, une liberté complète aux hommes soit pour « aller jouer sur les admirables pelouses à Beïcos », soit pour se baigner<sup>1706</sup>. Outre le délassement qu'ils produisent, les médecins attendent de ces bains la prévention des furoncles et de la bourbouille qui prospèrent sur des peaux suantes et trop couvertes<sup>1707</sup>. Dans les ports les plus méridionaux, tels Smyrne, Salamine ou La Sude, quelques toiles amovibles tendues au dessus du pont — que l'on nomme indifféremment cagnards, tentes et taudes — préservent les matelots aux heures les plus éprouvantes<sup>1708</sup>. L'arrosage matinal du pont entretient en outre, par évaporation, une certaine fraîcheur que la toile tendue conserve. Malgré les soucis disciplinaires bien connus, les permissions se font plus nombreuses<sup>1709</sup>. Sur les côtes turques et grecques, les baignades, menées sur une plage ou le long du navire dans une voile immergée, sont régulièrement organisées sous la surveillance des officiers de santé tous convaincus des bienfaits physiques et moraux de ces récréations gymnastique et balnéaires. Les officiers, bien évidemment, profitent de ce régime adouci. S'il se plaint amèrement de la chaleur accablante dont souffre l'équipage du *Charner* dans la rade de La Sude, en juin 1898, l'aspirant Paul Henry signale des excursions hebdomadaires le menant à Poro, un « petit trou pas cher, plages pour familles, hôtel-casino encore à construire<sup>1710</sup> ». La nourriture abondante, le *farniente* général, heureusement ponctué d'entraînements, s'associent également pour épargner ce navire, où « nous commençons à sentir les avantages de la vie turque, essentiellement contemplative<sup>1711</sup> ».

<sup>1704</sup> SHD-T-M, Rapports Médicaux, vol. XXII (1891-1894), n° 3, Médecin de 2<sup>e</sup> classe Pierre Audibert, Aviso de la station des côtes d'Algérie, « Rapport médical Janvier 1890-14 août 1891 », 22 août 1891.

<sup>1705</sup> SHD-V-M, BB 4-2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1706</sup> *Ibidem*.

<sup>1707</sup> L. Saurel, *Traité de chirurgie navale (...), op. cit.*, p. 340-341.

<sup>1708</sup> Le dictionnaire Bonnefoux-Pâris distingue l'usage exclusivement estival et tropical de la tente, en réalité un *velum* tendu à plat, de l'usage hivernal et par mauvais temps du « cagnard », une toile peinte employée à l'avant pour servir d'abri aux hommes de pont. S'ils peuvent servir à protéger les matelots à l'avant, les tauds (ou taudes) peuvent aussi couvrir le pont comme une tente dont les deux pans inclinés font écouler la pluie. Cf. J.- B. Fonsagrives, *Traité (...), op. cit.*, p 90 ; art. « Taud, Taude », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 685-686.

<sup>1709</sup> SHD-V-M, BB 4-787, VA Le Barbier de Tinan, « Rapport d'ensemble sur l'inspection générale passée en 1861 par M. le Vice-Amiral Le Barbier de Tinan, commandant-en-chef », 6 décembre 1861.

<sup>1710</sup> Paul Henry, 25 février (1898), cité par René Bazin, *L'Enseigne de vaisseau (...), op. cit.*, p. 89.

<sup>1711</sup> Paul Henry, 18 juin (1898), *ibidem*, p. 92.

L'hiver, tous les moyens sont également déployés pour combattre le froid et surtout l'humidité. La première réponse, alimentaire, passe par une augmentation des rations et par la distributions de boissons chaudes — ordinairement le café — et souvent alcoolisées. Pour réchauffer les organismes sur le *Vautour*, stationnaire du Bosphore, le commandement fait distribuer du thé chaud au milieu de la journée, sans oublier « un peu de tafia le matin », qui « semble avoir produit les meilleurs résultats<sup>1712</sup> ». Des exercices réglementaires et « divers jeux » cherchent également à maintenir la condition physique des hommes de l'*Euménide* et les sortir de l'engourdissement, avant l'apparition des gelures<sup>1713</sup>.

L'inégale dureté des croisières et des missions, mais également le caractère aléatoire des frappes épidémiques, dont la morbidité et la létalité sont très variables, donnent au tableau médical de chaque croisière une singularité certaine.

#### 4. Heureuses croisières et rudes missions

En embarquant sur un navire qu'il ne connaît pas, tout officier et tout marin apprend vite le fort et le faible du commandant, de son état-major et du bâtiment. L'état des machines, l'allure du navire sous les voiles ou la vapeur, le comportement et l'expérience de l'équipage vont, dans une certaine mesure, donner au nouveau venu une idée de ce que sera son quotidien dans les mois à venir. Dans une certaine mesure seulement, puisque les aléas sanitaires et nautiques, les missions propres à chaque navire, la situation internationale enfin introduisent de variations entre les croisières. La tranquillité relative d'une croisière dépend tout d'abord de deux paramètres : la fréquence des escales comme la marche du navire.

##### 4.1. Paisibles navigations estivales et douces stations

Les unités des petites stations « politiques » sont notoirement connues pour jouir d'un farniente propice au tourisme comme aux plaisirs les plus terrestres. Sur les stationnaires attachés au service d'un ambassadeur, comme celui de Constantinople, les rapports soulignent la bonne santé générale, entretenue par le petit nombre des sorties en mer, la qualité de la diète navale et la fréquence des permissions<sup>1714</sup>. Le pire qui puisse arriver aux matelots est de consommer des moules polluées et/ou de s'approcher de trop près d'une Vénus vénale et bien vérolée. Sont également épargnés les bâtiments affectés à la surveillance estivale des pêches algériennes, provençales et languedociennes qui mouillent, presque chaque soir, dans les petits ports nord-africains et métropolitains. Là, ils trouvent à bon marché de la viande et de l'eau, mais également des légumes. Là encore, le problème sanitaire est vénérien, bien plus que professionnel. Les croiseurs déployés

---

<sup>1712</sup> SHD-V-M, BB 4 2459, LV Raymond, « Rapport sur le personnel et le matériel sur du *Vautour* et sur sa situation actuelle et les améliorations en vue », 12 septembre 1901.

<sup>1713</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien de deuxième classe Moisson, major de la corvette à vapeur *Euménide*, « Rapport de campagne 1860-1861 », 17 octobre 1861.

<sup>1714</sup> *Ibidem*.

au Levant bénéficient également de longues escales où les immobilisent les nécessités diplomatiques comme le mauvais temps hivernal. En 1859, le médecin du *Solon*, un aviso à vapeur, comptant 78 hommes d'équipage, dénombre au terme d'une croisière fort calme de 22 mois au Levant, 96 cas de blessures dont 25 ulcères et panaris, enfin 21 contusions et plaies diverses. Rien de bien étonnant quand on considère la durée des escales : quatre mois au Pirée, plus d'une année passée à Smyrne, deux mois à La Canée, un mois et demi enfin d'escale dans le port d'Alexandrie<sup>1715</sup>. Deux années plus tard, le médecin du *Requin*, un autre aviso de la station, apprécie la fréquence des relâches, « favorables pour la facilité qu'elles offrent de nourrir les hommes avec des vivres frais <sup>1716</sup> ». Si le charbonnage, fréquent pour compenser la modestie des soutes, est une fâcheuse corvée, le « genre de service que le navire » est appelé à mener présente des avantages bien supérieurs aux inconvénients de la mission. Une décennie plus tard, le commandant du *Forbin* parle de l'état sanitaire « fort bon » du navire, avant de déplorer le décès soudain d'un matelot, « mort d'une fièvre typhoïde grave », le 31 juillet 1868<sup>1717</sup>.

Soumis à des entraînements réguliers, les vaisseaux de l'escadre d'évolutions alternent les temps de repos et d'exercices dont la part respective fait beaucoup sur le moral et la santé des équipages. Même à l'époque de la marine à voiles quand les navires disposent d'une forte autonomie logistique, les navigations estivales de l'escadre de la Méditerranée sont ponctuées d'escales diplomatiques qui permettent de renouveler les stocks de vivres frais et de reposer l'équipage. Les longues périodes d'immobilisation ou de fréquentes relâches dans des ports bien pourvus en vivres frais déterminent le tableau nosologique dans un sens positif. Sur le vaisseau *Inflexible*, navire-amiral en 1846, dont un homme sur trois est édenté, la distribution de pain frais, acheté dans les ports ou cuit à bord lors des escales, est une providence. Le major du navire se félicite également d'une campagne « de courte durée » (23 mai-29 septembre), durant laquelle le temps resta au beau jusqu'en septembre. En outre les accidents graves furent rares, en dépit de manoeuvres et d'exercices nombreux<sup>1718</sup>. Enfin presque totalement préservés de la variole et de la typhoïde qui accablent les autres vaisseaux de l'escadre, l'équipage et son état-major pouvaient donc tenir la croisière de l'*Inflexible* dans les eaux de la Méditerranée occidentale pour une campagne heureuse. Nul n'ignorait toutefois la précarité de ces « bonnes fortunes » qu'une tempête, l'embarquement d'un homme contaminé, une grosse erreur de navigation enfin pouvaient à tout moment compromettre. Deux décennies plus tard, le recours régulier aux machines fait désormais peser sur ces hommes de peine que sont les soutiers et les chauffeurs la marche du navire. Les températures estivales comme l'urgence de la situation déterminent la dureté de leur travail. S'il s'agit de croiser à vitesse maximale, chaque demi-noeud gagné se paie en effet par une dépense considérable en combustible et par l'épuisement des hommes de la « chauffe ». De tels efforts sont

<sup>1715</sup> SHD-T-M, Rapport médical 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>1716</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Jean-Baptiste Julien, Aviso à vapeur *Le Requin*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>1717</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, Commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.

<sup>1718</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Martin Roquebrune, « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *Inflexible*, monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846

rarissimes toutefois en escadre. Pour des raisons d'économie, mais également afin d'exercer les gabiers, les commandants emploient la voile le plus souvent possible, ou demandent aux mécaniciens de marcher à vitesse réduite. Dans ces conditions, seule une partie des foyers étant allumée, le travail des soutiers et des chauffeurs est moins pénible et leur repos plus réparateur. Rapportant la traversée « à petite vitesse » de la Méditerranée en mai 1861 par l'*Algésiras*, le médecin Henri Rey signale avoir enregistré des températures à l'air libre fort douces (17,9°-20° C), tandis que la température montait entre 45° et 48° devant les foyers allumés, bien loin des maxima enregistrés l'été au Levant et plus encore dans les eaux tropicales. Fort de son expérience, le médecin jugea la croisière printanière « peu fatigante » pour les hommes de la salle des machines<sup>1719</sup>. En revanche, le retour en octobre du navire à marche rapide mobilisa 20 feux, dont la chaleur, associée à celle d'un automne levantin (21,5 °), fit monter la température moyenne dans la salle des machines à 49,48°<sup>1720</sup>.

#### 4. 2. Le surentraînement brise les vergues et rompt les hommes

S'il y a des croisières paisibles, même au sein de l'escadre, et des stations connues pour leur tranquille routine, ces croisières heureuses sont d'heureux moments, mais privilégiés.

Sur les navires d'application des élèves-officiers et les écoles flottantes des mousses, un luxe de précautions, allant croissant avec le siècle, entoure les exercices et la marche du navire. Comme le capital humain confié au commandement est en effet précieux, ce sont les meilleurs gabiers et les meilleurs maîtres d'équipage qui font la besogne la plus dangereuse. Les conditions d'entraînement sur les autres navires-écoles sont, en revanche, plus rudes et le demeurent. Nulle n'est plus exigeante que l'école de canonage où les entraînements répétés durant des semaines entraînent d'innombrables contusions et diverses plaies, tandis que la chute des obus ou des vis de culasse en acier écrase les pieds et mutile les orteils. Le risque d'accidents sérieux est si connu que l'abbé Coquereau, aumônier en chef de la Flotte sous la deuxième République et le Second empire, en fait le motif de l'envoi rapide d'un ecclésiastique sur la frégate-école *Uranie* « où les accidents, nombreux par suite des exercices à feu réclament impérieusement le ministère d'un prêtre<sup>1721</sup> ». Les accidents ne sont qu'un des maux ordinaires de cette école. Le médecin de 1<sup>re</sup> classe Jules Catelan, qui sert en 1875-1876 sur l'*Alexandre*, se désole de la prévalence des « toux fatigantes », entretenues par le froid<sup>1722</sup>. Transis après l'exercice, les élèves-canonnières reçoivent certes une ration de pain supplémentaire, mais insuffisante pour les restaurer et chasser leurs migraines. Sur les navires de ligne de l'escadre, les entraînements d'artillerie, fréquents et poussés, sont également poussés jusqu'à la dernière rigueur. L'exercice du canon, note en 1862 le chirurgien de première classe Jean Barthe, major du *Donawerth*, provoque de nombreuses « plaies continues des pieds et

<sup>1719</sup> H. Rey, *Hygiène navale (...), op. cit.*, p. 22

<sup>1720</sup> *Ibidem*, p. 25

<sup>1721</sup> SHD-V-M, CC 2-810, Abbé Coquereau au directeur du personnel, 9 mars 1853.

<sup>1722</sup> SHD-T, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Vol. XIII (1875-1876), n° 12, Médecin principal Catelan, 10 mars 1876.



surtout du gros orteil » et des « plaies par écrasement et par arrachement des phalanges<sup>1723</sup> ». En outre, durant les périodes de tension internationale, l'équilibre entre les périodes d'exercices et de repos est compromis. Détaché au Levant en 1839, le prince de Joinville est le témoin navré du surentraînement imposé par le VA Lalande (qu'il n'aime guère il est vrai) pour accélérer les manoeuvres : « Toujours sous voiles, surmenés d'exercices violents et inaccoutumés, les équipages, démoralisés, chaque jour par des accidents : morts d'hommes, bras et jambes cassées, n'arrivaient aux résultats exigés par le chef qu'en étant menés avec une extrême rudesse<sup>1724</sup> ». À l'épuisement du surentraînement, s'ajoutent les suites sanitaires de semaines et de mois de campagnes maritimes avec leurs corvées logistiques.

Durant la crise d'Orient de 1853 et pendant la guerre de Crimée, les matériels comme les hommes de l'escadre sont soumis à rude épreuve, tant les tâches logistiques sont éprouvantes et interminables. Fleuron de l'escadre de la Méditerranée, le *Henri-IV* demeure sans interruption au Levant durant la crise d'Orient de 1853-1854, avant de rallier, le 25 mai 1854, la rade de Varna où l'équipage de ce vaisseau travaille jusqu'au mois de juillet à l'aménagement des quais. Ses marins assurent alors les tâches de batellerie qu'impose l'accueil de 30 000 soldats et de leurs bagages. Si le médecin du *Henri-IV* n'enregistre, durant l'été 1854, qu'une poignée d'affections et souligne le bon état général des matelots, l'épuisement des organismes se fait sentir durant l'hiver suivant qui provoque, en outre, une vague de dépressions. Au lendemain de la guerre de Crimée, les équipages revenus de mer Noire et des autres théâtres maritimes sortent épuisés de ces croisières et de ces missions dans des mers difficiles. Ce sont dans ces conditions d'épuisement et de routine nauséuse, sans la moindre perspective d'une permission ou d'un rapatriement proche, que les organismes subissent de plein fouet l'accumulation de carences alimentaires allant, dans les cas extrêmes des blocus, jusqu'à l'atteinte scorbutique.

## 5. L'épuisement et les carences : une combinaison meurtrière en temps de guerre

Le scorbut est peu fréquent en Méditerranée où les relâches, régulières, permettent la consommation de vivres frais<sup>1725</sup>. Pour autant, cette maladie ne disparaît pas de l'horizon médical et naval. Les médecins qui servent dans les stations lointaines, dont Terre Neuve, ont l'occasion de soigner des scorbutiques tout au long de la Restauration et de la monarchie de Juillet. Dans les bagnes de Toulon et de Brest, où la chiourme consomme, avant 1854, les réserves vieillissantes de viande salée, la maladie est bien connue des médecins de la marine<sup>1726</sup>. Occasionnellement, les médecins enregistrent, à la mer, quelques cas individuels, tel ce marin-domestique de l'état-major

<sup>1723</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IX (1862-1867), n° 1, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Jean Barthe, « Rapport de campagne du *Donawerth* (26 avril-25 octobre 1862) », s. d. (Fin 1862).

<sup>1724</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 61.

<sup>1725</sup> Nicholas A.M. Rodger, « Le scorbut dans la *Royal Navy* pendant la guerre de Sept ans, 1756-1763 », dans Alain Lottin, Jean-Claude Hocquet, Stéphane Lebecq (dir.), *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, *Actes du colloque de Boulogne-sur-Mer*, 15-17 juin 1984, *Revue du Nord*, n° 1, Hors Série, collection Histoire, 1986, p. 455-462.

<sup>1726</sup> J. -J. Gueit, *Essai sur le scorbut (...)*, *op. cit.*, p. 6.

de l'*Alexandre*, débarqué en 1846<sup>1727</sup>. À la mer, ce mal et de manière générale les avitaminoses ponctuent surtout les opérations de blocus, quand le ravitaillement à terre en produits frais est impossible et la noria maritime ralentie.

### 5. 1. Le scorbut : le mal des blocus

Le scorbut réapparaît ainsi lors de l'immobilisation forcée des escadres alliées le long des côtes grecques à la fin de la guerre d'Indépendance hellénique. Demeurant devant Navarin du 25 février au 7 juillet 1828, l'équipage de la frégate *Iphigénie* subit, dès le second mois de sa station, un épisode scorbutique qui touche 50 hommes en quelques jours<sup>1728</sup>. Précipité par la carence en vitamine C, le mal est, tout à la fois, la suite et l'accélérateur d'un épuisement général. Même partielle, l'avitaminose empêche en effet l'absorption intestinale du fer ; elle affaiblit à long terme la défense du système immunitaire. Elle entrave enfin la synthèse du collagène, de l'adrénaline et de la noradrénaline, deux médiateurs du système nerveux, des acides aminés, de la cortisone et du glucose. La consommation massive de citrons frais, distribués par la base britannique de Corfou, permet aux matelots de l'*Iphigénie* de se rétablir. En novembre de la même année 1828, un des chirurgiens qui participent à la « croisière d'Alger », chargée de bloquer ce port, signale l'apparition du scorbut ce qui oblige le débarquement des malades de l'*Amphitrite* au lazaret de Port-Mahon<sup>1729</sup>. En 1829, les galeux et la quarantaine de scorbutiques de l'*Iphigénie*, de retour d'Alger, trouvent au lazaret de Mahon des vivres frais, mais également des pissenlits qui, très abondants sur l'île, sont avidement consommés par les matelots débarqués. Une fois libérés de l'étreinte scorbutique, les matelots épuisent leurs forces retrouvées entre les bras des filles publiques du port minorquin, avant de présenter au major leurs chancres et leurs bubons.<sup>1730</sup> En dépit de ces alertes scorbutiques, les médecins ne recommandent pas la distribution réglementaire de jus de citron, qui n'est certes pas un secret britannique<sup>1731</sup>. Progressivement connu en France dans les milieux de la Marine<sup>1732</sup>, l'emploi du *lemon juice*, que l'on écrit alors *limon juice*, n'impressionne tout simplement pas les spécialistes français. La mise en place après 1825 d'une distribution quotidienne de jus de citron, mouillé d'eau sucré et d'alcool, sur les navires de guerre anglais ne libère pas totalement la *Navy* des atteintes scorbutiques<sup>1733</sup>. Durant l'été 1840, alors que les Égyptiens de Méhémet Ali leur interdisent tout

<sup>1727</sup> SHD-V-M, CC 2-958, n° 6, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Jules Martin (Roquebrune), « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *Inflexible*, monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

<sup>1728</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. I (1800-1833), n° 17, Rapport du chirurgien de 1<sup>re</sup> Classe, Antoine Fioupou, 22 juillet 1828.

<sup>1729</sup> *Ibidem*, n° 18, Rapport du chirurgien de 1<sup>re</sup> Classe Louis Leyer, « Croisière d'Alger-Méditerranée » (s. d.) 1829.

<sup>1730</sup> *Ibidem*, n° 23, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Lauvergne, « Lettre topographique et médicale sur Alger », 1829.

<sup>1731</sup> *Ibidem*, n° 17, Rapport du chirurgien de 1<sup>re</sup> Classe, Antoine Fioupou, 22 juillet 1828 ; BATESTI, I, p. 121 ; Gilbert Buti, « Fruits des vergers, fruits des marchés de Provence », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa région*, 2012, n° 133, p. 245-246.

<sup>1732</sup> M. Lemaire, *La Guerre de Crimée (...)*, *op. cit.*, p. 240 et n. 41 p. 240.

<sup>1733</sup> A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, *op. cit.*, p. 7-8 ; A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 154-155.

ravitaillement et ne leur permettent pas même de faire de l'eau, les marins anglais, assommés par le soleil, sont contraints de consommer exclusivement du biscuit, des viandes salées et de boire une eau malsaine, non sans en subir les effets délétères, avant que le débarquement des forces anglo-ottomanes sur les côtes libanaises leur permet de se ravitailler en légumes comme en viande fraîche<sup>1734</sup>. La préservation du jus de citron, sensible aux écarts thermiques, n'est pas sans poser certaines difficultés que révèlent, au commencement de l'ère victorienne (1832-1854 env.), les grandes navigations polaires. La préférence accordée à la lime antillaise occasionnera enfin des plaintes, la valeur ascorbique de ce fruit s'avérant bien moindre que celle du citron sicilien. Il est peu probable que les médecins de la Marine aient ignoré ces embarras et ces semi-échecs<sup>1735</sup>. À quoi bon donc s'astreindre à conditionner des centaines de bonbonnes de jus de citron puisque la pathologie scorbutique se fait de plus en plus rare<sup>1736</sup> et semble inutile en Méditerranée où l'on a « toujours des vivres frais <sup>1737</sup> »?

Tenant donc le scorbut pour un mal cantonné aux régions polaires comme aux très longues navigations, le corps médical est stupéfait par l'apparition de trente cas en mer Noire au printemps 1854, et surtout, un semestre plus tard, par l'explosion du mal qui touche plusieurs centaines d'hommes,<sup>1738</sup>. L'atteinte est d'autant plus spectaculaire qu'elle épargne en partie les Britanniques. Mal ravitaillés en jus de citron sicilien, les soldats de lord Raglan souffrent certes de cette carence, mais les équipages des amiraux Dundas et Lyons sont indemnes<sup>1739</sup>. Le contraste entre les deux marines alliées comme les réticences françaises concernant l'usage des agrumes et du jus de citron n'ont pas manqué d'étonner les historiens. Jugeant néfaste l'influence de l'hygiéniste Fonsagrives, Michèle Battesti signale l'accueil partagé que reçoit le D<sup>r</sup>. Gallerand, qui, secouru par un confrère anglais, note en 1855 les effets providentiels de la distribution quotidienne de jus de citron aux scorbutiques de la croisière française dans la mer Blanche<sup>1740</sup>. Un très récent ouvrage d'histoire de la médecine navale se montre encore plus sévère sur l'ignorance française<sup>1741</sup>. Néanmoins, la thèse de l'apathie médicale et administrative n'est pas universellement admise, sans doute à juste

<sup>1734</sup> CA Du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841 (...) », art. cité, p. 478.

<sup>1735</sup> L'indication de la décennie 1840 où se serait produite cette brève réapparition du scorbut, suite à l'introduction de la lime, me surprend, les archives de l'Amirauté consultées indiquant l'époque mid-victorienne : P. Masson, *La mort et les marins*, op. cit., p. 285 ; Mark Harrison, « Scurvy on Sea and Land : political economy and natural History c. 1780-c. 1850 », *Journal for maritime Research*, n° 15, 2013, p. 7-25.

<sup>1736</sup> Art. « Scorbut de mer », WILLAUMEZ, p. 518.

<sup>1737</sup> Cité par Y. Le Gallo, *Études sur la marine (...)*, op. cit., t. 1, p. 189-190.

<sup>1738</sup> Cette recherche a nourri une communication récente, non publiée : P. Louvier, « La Marine face au scorbut durant la guerre de Crimée : qui trop embrasse mal étreint ? » Communication dans « La guerre de Crimée, la première guerre moderne européenne ? », Colloque international organisé par le Centre d'histoire du XIX<sup>e</sup> siècle, le LabEx EHNE et le Centre de recherches en histoire des Slaves (UMR SIRICE), Paris, 7-9 novembre 2019.

<sup>1739</sup> Janet Macdonald, « Two years off Provence : the Victualling and Health of Nelson's Fleet in the Mediterranean, 1803 to 1805 », *Mariner's Mirror*, vol. 92, n° 4, Novembre 2006, p. 443-454.

<sup>1740</sup> BATESTI, I, p. 133

<sup>1741</sup> Dominique Jegaden, *Ancre et caducée. Une histoire de la médecine maritime contemporaine*, BOD, 2019, p. 20.

raison<sup>1742</sup>. Si Jean-Baptiste Fonssagrives est bien une autorité au sein de la Marine, les médecins déployés sur tous les théâtres de guerre jouissent d'une grande latitude thérapeutique, qui fut sans doute bien plus dommageable à l'efficacité de leurs soins qu'une consigne ministérielle. L'emploi du jus de citron est et demeure, au milieu du siècle, une heureuse fortune empirique. Loin enfin d'être une spécificité nationale, l'approche environnementale ou néo-hippocratique des officiers de santé français est partagée par tous les médecins européens qui, lisant et relisant Lind et ses successeurs, ne doutent pas de la complexité d'un mal, identifié à la dureté même de la vie maritime<sup>1743</sup>.

## 5. 2. Une frappe quasi épidémique à la fin d'une année de campagne : le scorbut frappe en mer Noire (1854-1855)

Les premiers signes du scorbut émergent durant l'été 1854 dans la Baltique. Limitée, l'atteinte fait l'objet d'une efficace riposte alimentaire, fondée sur l'envoi et l'achat local de produits frais, facilités par des conditions climatiques favorables<sup>1744</sup>. L'emploi préventif du citron n'est donc pas nécessaire ni même envisagé. Durant l'automne et l'hiver 1854, le scorbut se propage, en revanche, en mer Noire et finit par toucher 1 000 hommes en novembre. La distribution d'oseille confite et de choucroute, dont les qualités ascorbiques sont connues, ne parvient plus alors à répondre aux besoins des organismes qui sont épuisés par une année de campagne, ponctuée en outre d'épisodes épidémiques sévères.

Sur tous les navires de l'escadre d'évolutions, les médecins enregistrent les symptômes classiques de l'atteinte scorbutique, douloureuse et invalidante : le saignement de la cavité buccale, les membres douloureux, les troubles digestifs, l'affaiblissement général témoin de l'épuisement et de l'anémie, associée à la carence en vitamine C. Après le combat du 17 octobre, les marins atteints, qui sont les plus gravement blessés, succombent<sup>1745</sup>. Les deux mois suivants, le mal progresse. Au début de novembre 1854, l'escadre compte 400 malades que la Marine dirige sur deux établissements. Quelques navires sont particulièrement touchés<sup>1746</sup>. Non seulement le vaisseau-amiral, le *Ville-de-Paris*, compte 230 scorbutiques, soit le cinquième de l'équipage, mais les chiffres s'avèrent préoccupants sur les autres vaisseaux et les frégates à vapeur. La *Pomone*, qui dispose d'un équipage de 363 hommes, signale, en novembre 1854, porter 71 malades soit le cinquième des matelots. À la fin de l'année, le *Jean-Bart* est sévèrement touché et compte 344 hommes atteints. La fatigue des marins maintenus à bord compromet même l'économie opérationnelle des forces de

<sup>1742</sup> M. Lemaire, *La Guerre de Crimée (...)*, op. cit., p. 240-241 ; Alexandre Studeny, *La Marine française en mer Blanche durant la guerre de Crimée. Les opérations de 1854 et de 1855*, Mémoire de master 1, Patrick Louvier (dir.), Université Paul-Valéry, Montpellier-III, 2011, p. 85-92.

<sup>1743</sup> Éric Martini, « Comment Lind n'a pas découvert le traitement contre le scorbut », *Histoire des sciences médicales*, t. XXIX, n° 1, 2005, p. 79-92.

<sup>1744</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, op. cit., p. 7.

<sup>1745</sup> P. Mager, *Étude des causes et du traitement du scorbut (...)*, op. cit., p. 41 ; F. -P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, op. cit., p. 30.

<sup>1746</sup> Le tableau des pertes est donné en annexe.

haute-mer mouillant en mer Noire. Le naufrage du *Valmy*, que son équipage abandonne, avant de l'incendier, se fut-il produit, s'interroge le médecin du vaisseau, si les matelots n'avaient pas été affaiblis par le scorbut ? Dès le mois de décembre 1854, le mal recule et devient anecdotique passé le mois d'avril 1855. Deux navires toutefois, le *Montebello* et la *Pomone*, dont les équipages soumis à de pénibles corvées, ont moins systématiquement bénéficié de la réforme des rations, continuent d'être frappés. Si la *Pomone* aligne 75 scorbutiques en mai, le major du bâtiment en déclare une centaine le mois suivant, soit un peu moins du tiers de l'équipage. Le *Jean-Bart* connaît enfin, durant l'été 1855, une seconde atteinte qui frappe 178 marins dont la moitié avait souffert du mal l'hiver précédent<sup>1747</sup>. Mal retapés, les organismes n'ont pas fait les frais d'une nouvelle diète carencée. À la fin de 1855, l'hivernage d'une partie des forces navales en mer Noire, comme en mer d'Azov, dans des conditions climatiques très rigoureuses, entraîne de nouvelles attaques scorbutiques. Déployée en mer d'Azov puis hivernant dans le détroit de Kertch, la bombarde *Sésostris* (107 h. d'équipage) est frappée par le scorbut (1/5<sup>e</sup> des hommes), mais également par des embarras gastriques et des diarrhées<sup>1748</sup>. En décembre 1855, l'ambulance de Kalki signale avoir reçu 303 scorbutiques. Neuf patients sur dix viennent du seul *Wagram* qui, placé dans la baie de Streleska, vécut sur ses rations de viande salée et de biscuits. Une fois le mal reconnu, les procédures habituelles sont engagées avec l'évacuation à l'île aux Princes des malades les plus atteints. Le navire est rappelé à Constantinople, où les vivres frais étaient disponibles. Analysant ces cas, assez légers, le médecin en charge de l'ambulance de Kalki dans l'île aux Princes rappelle les missions passées du *Wagram* en mer Noire comme la longue privation du navire en viande comme en légumes et en fruits<sup>1749</sup>. Sur les navires qui demeurent en mer d'Azov durant l'hiver, les pathologies gastriques et les carences disparaissent au retour du printemps, quand les produits frais — et tout simplement les pissenlits cueillis le long des côtes— se substituent aux rations ordinaires<sup>1750</sup>.

### 5. 3. Une maladie de l'épuisement précipitée par une diète monotone et salée

Tenant depuis le début de la monarchie de Juillet, le scorbut pour le mal des bagnards, notoirement très mal nourris, et des longues expéditions, les médecins de l'escadre furent stupéfaits par le retour en force du mal scorbutique à la fin de 1854. « C'était un fait insolite », « une surprise générale », reconnaît en 1861 l'ancien médecin-chef de l'escadre Hamelin, le Dr. Marroin dont

<sup>1747</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Ambulance maritime de Kalki, « Rapport médico-chirurgical de Juillet 1855 à l'Inspecteur général du service de santé », fin juillet 1855.

<sup>1748</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 10, Chirurgien auxiliaire de 3<sup>e</sup> classe, Aaron Nette, campagne du *Sésostris* (1855-1856), 16 mai 1856.

<sup>1749</sup> SHD-V-M, CC 2-958, M. Dacret, Chirurgien en chef de l'ambulance maritime de Kalki. à l'Inspecteur général du service de santé de la Marine, « Rapport médico-chirurgical du mois de décembre 1855 », 5 janvier 1856.

<sup>1750</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 10, Chirurgien auxiliaire de 3<sup>e</sup> classe, Aaron Nette, campagne du *Sésostris* (1855-1856), 16 mai 1856.

l'histoire sanitaire de la marine en mer Noire est publiée en 1861<sup>1751</sup>. Cet étonnement, mais également la difficulté à réduire le mal, motivent la réflexion des vétérans de la mer Noire et de la Baltique qui rapportent leurs observations. Outre les articles et les thèses soutenues dans les autres villes centres universitaires métropolitains<sup>1752</sup>, la seule faculté de médecine de Montpellier enregistre sept thèses dédiées totalement ou pour partie à ce mal<sup>1753</sup>.

Pas plus au XIX<sup>e</sup> siècle qu'au XVIII<sup>e</sup> s., l'étiologie du scorbut n'est déterminée précisément et ne le sera qu'avec l'invention des vitamines et la compréhension du processus des avitaminoses dans le premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle. Plusieurs éléments sont toutefois admis avant 1854 et confirmés par les crises de 1854-1855. La contagion est pratiquement exclue par les médecins qui envisagent, en revanche, un faisceau complexe de causes environnementales, alimentaires, disciplinaires enfin. Pour reprendre la terminologie du temps, le scorbut implique les *ingesta*, mais aussi les *applicata*, les *percepta* et les *gesta*. Le médecin en chef des forces navales en mer Noire, le Dr. Marroin, rappelle les « rudes conditions imposées à l'escadre, depuis plus d'un an, les exercices plus fréquents à cause de la guerre, l'influence paludéenne, le séjour forcé à bord pendant l'hiver passé à Beïcos, mesure regrettable motivée par les rixes graves survenues entre les Grecs et nos matelots, avaient été d'incontestables causes prédisposantes<sup>1754</sup> ». Au retour de la guerre, le Dr. Gueit ira plus loin en développant la thèse d'un effondrement moral, une « espèce d'état nostalgique » qui aurait fragilisé les inscrits maritimes ayant cru, au début de la guerre, mener une brève et victorieuse campagne<sup>1755</sup>. La plupart de ses pairs, plus circonspects, s'en tiennent à une position médiane intégrant des causes morales ou psychologiques, mais jugées secondaires, aux conditions atmosphériques et alimentaires, ces dernières étant tenues pour déterminantes. Rien de bien neuf, ni de singulier. Les médecins insulaires, qui ne parviennent pas non plus à identifier les causes carencielles de la maladie ni leurs mécanismes, l'expliquent par une combinaison de causes principales et de raisons secondaires, telles que l'alcoolisme et l'humidité<sup>1756</sup>. Loin de ruiner la thèse d'une étiologie environnementale, la guerre la confirme, le pic des atteintes correspondant en mer Noire, comme dans la mer Blanche, aux périodes les plus froides et les plus humides.

Au sein d'un faisceau de conditions défavorables, les causes alimentaires du scorbut ne feront jamais débat, la diète salée apparaissant comme le coup de grâce subi par des hommes épuisés et grelottant. Non seulement le trio biscuit-lard-légumes secs est d'une notoire monotonie,

<sup>1751</sup> J. L. Poirier, « Questions sanitaires pendant la guerre de Crimée », dans *II<sup>èmes</sup> Journées franco-anglaises d'Histoire marine*, op. cit., p. 255-257.

<sup>1752</sup> Cf. P. Mauger, *Étude des causes et du traitement du scorbut (...)*, op. cit..

<sup>1753</sup> Cf. Pierre Bertrin, *Observations sur le scorbut observé sur la flotte de la mer Noire pendant l'épidémie de 1855*, Montpellier, 1856 ; Jean-Baptiste-Jules Beaujean, *Quelques observations médicales sur une campagne dans la Baltique*, Montpellier, 1856 ; J. A. M. Duprada, *Considérations sur les maladies qui ont régné à bord de la Virginie (...)*, op. cit. ; Alexandre Guibout, *Quelques considérations sur le scorbut observé sous différentes latitudes*, Montpellier, 1856 ; J. -J. Gueit, *Essai sur le scorbut (...)*, op. cit. ; Jean-Auguste-Marin Lebozec, *Relation médicale de la campagne du vaisseau l'Alger dans la mer Noire, principalement pendant son séjour dans la baie de Kamiesch*, Montpellier, 1858 ; F. -P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, op. cit..

<sup>1754</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, op. cit., p.6.

<sup>1755</sup> J. -J. Gueit, *Essai sur le scorbut (...)*, op. cit., p. 37-38.

<sup>1756</sup> M. Harrison, « Scurvy on Sea (...) », art. cité, p. 7-12.

mais les hommes, plus ou moins édentés, digèrent mal une partie de ces aliments, particulièrement le biscuit<sup>1757</sup>. La dimension sociale de la carence est assez bien saisie par les contemporains. Exposant la question des *ingesta* dans son travail de thèse, un ancien major du *Vauban* souligne l'innocuité au mal des officiers. Améliorés par leurs achats à terre et la qualité de leurs réserves, généralement des conserves, leurs repas se révèlent en effet un excellent viatique anti-scorbutique<sup>1758</sup>. D'autres médecins ont également noté les diverses ripostes alimentaires spontanées des marins. Outre le poisson pêché par les inscrits maritimes, les malades, à peine débarqués, ramassèrent des brouettées de pissenlits dont l'ingestion apporta la preuve du besoin des légumes verts. Associée à quelques soins de bouche, dont les gargarismes de vinaigre ou d'acide chlorhydrique mêlé d'alun ou de miel, la délivrance d'aliments frais est la riposte la plus universellement préconisée par les médecins. Achetés à Constantinople, la viande fraîche, les oignons, mais aussi les pommes de terre, râpées pour faciliter leur mastication, sont les piliers de cette cure. Employés jusqu'alors pour les malades, les végétaux « appertisés » et pressés sont distribués autant que faire se peut aux bien portants. La consommation des agrumes se banalise enfin, grâce à la proximité relative des marchés de Constantinople, où l'on peut trouver des oranges comme des citrons provenant des îles de la mer Égée et surtout de Crète.

#### **5. 4. Le *lemon juice* : une solution trop simple (ou trop anglaise) face à une maladie obscure et complexe ?**

En mer Noire, la distribution du citron répond à des logiques distinctes. Si la distribution préventive du *lemon juice* a bien cours sur certains navires, tel le *Vauban*, les oranges et les citrons sont prioritairement réservés aux scorbutiques les plus sévèrement atteints, comme cela avait été le cas à Corfou en 1828-1829<sup>1759</sup>. En mer Blanche, le Dr. Gallerand, généreusement aidé par un confrère britannique, produit en 1856 les éléments documentaires et statistiques prouvant l'efficacité ascorbique, préventive et curative, du *lemon juice*, quand ce suc est correctement préservé de l'oxydation<sup>1760</sup>. Diffusées avec les encouragements des autorités navales, ses conclusions pénètrent le milieu médical qui refuse toutefois de tenir, le jus de citron pour la panacée ascorbique<sup>1761</sup>. Comment comprendre cet aveuglement ? La réticence française à admettre la supériorité thérapeutique du *lemon juice* tient à l'approche très globale d'un mal à l'étiologie « obscure » et que la guerre d'Orient a confirmée<sup>1762</sup>. Appréhendé d'abord et avant tout comme une dépression, aggravée par la fatigue et l'environnement naval, humide et froid, le scorbut ne peut

<sup>1757</sup> Un tiers de matelots édentés avec de fortes pathologies (caries, dents déchaussés, gencives altérées) sur l'*Inflexible* en 1846. Cf. SHD-V-M, CC 2-958, Martin Roquebrune, « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *Inflexible*, monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

<sup>1758</sup> Cf. P. Mauger, *Étude des causes et du traitement du scorbut (...)*, op. cit..

<sup>1759</sup> F. -P. Battarel, *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban (...)*, op. cit., p. 8.

<sup>1760</sup> Cécile Raynal, « Des citrons et des hommes », *Revue d'Histoire de la Pharmacie*, 323, 1999, p. 406-408.

<sup>1761</sup> M. Lemaire, *La Guerre de Crimée*, op. cit., p. 240 et n. 41 p. 240.

<sup>1762</sup> E. Lauvergne, *Le matelot esquisse d'hygiène nautique*, op. cit., p. 85-100.

donc être anéanti ni par un seul remède, tels les sels de potasse, ni par un seul aliment, tel le citron. À mal complexe, riposte multilatérale donc<sup>1763</sup>. Ce conservatisme, où peut-être se niche le refus inavoué d'admettre une supériorité savante ou thérapeutique britannique, est toutefois un combat savant d'arrière garde<sup>1764</sup>.

Publiés en 1856, confirmés par des expériences menées au Val-de-Grâce, les travaux de Gallerand, sont entendus en haut lieu. Passant outre la prudence de l'Inspection Générale, la rue Royale ordonne la constitution de réserves et la distribution, initialement curative, de jus de citron. Signalant, en mars 1858, des cas de scorbut sur des bâtiments venant de Brest, le préfet maritime de Toulon fait délivrer ce jus de citron à tous les navires pour une durée d'un mois. En 1859, les autorités médicales à l'hôpital de Saint-Mandrier surveillent avec attention une éventuelle renaissance du mal, soupçonné chez un seul patient manifestant « un certain boursoufflement des gencives » et se « plaignant de douleurs dans les jambes<sup>1765</sup> ». Le mal est signalé l'année suivante, dans le long rapport que le médecin de l'escadre, le chirurgien principal Margain communique au chirurgien en chef Second. Gardant à l'esprit l'ampleur des atteintes scorbutiques des années de guerre, ce dernier s'inquiète peu des « 13 cas signalés proportion très faible qui parle haut en faveur des bonnes lois hygiéniques des navires<sup>1766</sup> ». La gravité des atteintes est toujours jugée médiocre. La distribution quotidienne de jus de citron, entrée réglementairement dans la ration alimentaire navale entre 1860 et 1874, mais également la capacité de fournir aux personnels des produits frais mettent enfin un terme définitif à la pathologie navale la plus crainte de l'époque moderne. Si le scorbut comme les autres avitaminoses font l'objet de travaux doctoraux sur le siège de Paris et le transport des bagnards en Nouvelle-Calédonie, l'histoire de cette maladie n'est désormais plus méditerranéenne, ce qu'elle n'aurait jamais dû être.

## 6. Les frappes épidémiques : la guerre sans canon

Si la contagiosité des maladies épidémiques est une des affaires médicales et politiques les plus chaudement débattues du XIX<sup>e</sup> siècle, un certain consensus règne sur la signification d'une épidémie<sup>1767</sup>. Ce mal, signale l'*Histoire médicale générale et particulière des maladies épidémiques, contagieuses et épizootiques*, est « une maladie commune qui a généralement une

<sup>1763</sup> J.-A. M. Lebozec, *Relation médicale de la campagne du vaisseau l'Alger (...)*, op. cit., p. 37.

<sup>1764</sup> Cette hypothèse, envisagée durant l'écriture de ce chapitre, s'appuie sur les premières réactions françaises aux travaux de John Snow sur le choléra. Le silence d'André Marroin sur la question ne laisse pas toutefois d'avoir plusieurs interprétations possibles. Cf. Thibault Weitzel, *Le fléau invisible. la dernière épidémie de choléra en France*, Paris, Vendémiaire, 2011, p. 35-36.

<sup>1765</sup> SHD-V-CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Dr. Jules Roux, « 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 ».

<sup>1766</sup> *Ibidem*, G. Second, Chirurgien en chef, « Appréciation raisonnée du rapport médical d'ensemble de M. le chirurgien principal Margain », 29 mars 1861.

<sup>1767</sup> C. Fredj, « Cerner une épidémie (...) », art. cité, p. 97-98 ; G. Bériet, « Une querelle médicale du début du XIX<sup>e</sup> siècle : infectionnisme et contagionnisme ou l'ambiguïté du rapport entre raison et progrès » dans Gérard Pajonk (dir.), *Concepts, cultures, progrès scientifique et techniques : enseignement et perspectives*, Paris, éditions du CTHS, Collection des actes des congrès des sociétés historiques et scientifiques. p. 23-33. Texte disponible en ligne : <https://cths.fr/ed/edition.php?id=5108>.



origine commune<sup>1768</sup>». Elle se caractérise par l'ampleur de l'attaque qui affecte, « d'une manière généralement uniforme, un grand nombre de personnes habitant un espace de pays déterminée<sup>1769</sup> ». Sous la plume des médecins de marine, le terme désigne toute pathologie qui frappe une large partie de l'équipage et dont la diffusion, soudaine et brutale, touche indistinctement les travailleurs de la cale et du pont. L'épidémie se montre enfin plus ou moins indifférente aux grades. Enfin, l'épidémie peut survenir en tout lieu comme à tout moment. Témoin en décembre 1893 de la survenue de la grippe sur l'*Alger*, un des navires de l'escadre d'évolutions, le Dr. Mercier signale avoir rencontré la maladie à Rochefort lors de la pandémie de 1890, puis à Ruelle où le personnel de la fonderie avait été très affecté. Deux années plus tard, « sur la côte du Dahomey », le même médecin avait pu « suivre une épidémie de grippe dans les conditions d'études admirables et qui en faisaient une véritable expérience de laboratoire<sup>1770</sup> ». Ce mot d'épidémie, que nous employons désormais surtout pour les maladies contagieuses, c'est-à-dire se transmettant par contact humain direct ou indirect, est alors utilisé aussi bien pour les avitaminoses, bérubéri et scorbut, que pour toute maladie non saisonnière et non déterminée par un environnement spécifique. Le mode de transmission comme le vecteur ne déterminent pas la définition d'une maladie dont la contagiosité, très discutée, peut être soit directement assurée par les contacts, soit atmosphérique. Ainsi les fièvres intermittentes ou malaria ne sont-elles pas tenues pour épidémiques, puisque que les conditions locales sont jugées seules responsables du mal<sup>1771</sup>. En revanche, le choléra est perçu comme épidémique. Sa progression, en effet, ne dépend pas des lieux ni des saisons, ni même de l'environnement propre d'un navire. Pour des raisons que les contemporains peinent à comprendre, tant les thèses non-contagionnistes gagnent du terrain après 1830, l'inégale mortalité sur les navires d'une division est un sujet d'étonnement pour ne pas dire de sidération. Des navires, « d'égale force, d'une construction aussi ancienne (...) navigant dans les mêmes parages », sont si diversement touchés que l'étiologie du mal devient opaque<sup>1772</sup>. Loin de disparaître avec la découverte du monde micro-biologique, l'explication d'une propagation ou contagion atmosphérique demeure très vivace au sein d'un corps médical qui a le plus grand mal à identifier tous les contacts humains ayant précédé l'explosion du mal. À dire vrai, les positions les plus fréquentes sont moins antagonistes que syncrétiques, suivant en cela d'anciennes habitudes médicales dans un âge riche en doctrines comme en découvertes. Ainsi le Dr. Mercier, fort de son expérience, affirme-t-il l'existence d'une contagion aérienne, mais sans nier la contagion directe par contact, la première contamination ouvrant la voie à la seconde, une fois un premier groupe de malades atteints<sup>1773</sup>. Autant dire que

---

<sup>1768</sup> J. - A. Ozanam, *Histoire médicale générale et particulière des maladies épidémiques contagieuses et épizootiques, qui ont régné en Europe depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, Lyon, Chez l'auteur, 1835, vol. 1, p. 15.

<sup>1769</sup> *Ibidem*, p. 22.

<sup>1770</sup> Dr. Mercier, « Une épidémie de grippe à bord de l'*Alger* », *Archives de médecine navale et coloniale*, n°64, 1895, p. 432-433.

<sup>1771</sup> *Ibidem*, p. 29.

<sup>1772</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 22.

<sup>1773</sup> *Ibidem*, p. 434-435.

l'on retrouve là les incertitudes et les complications qui entouraient la connaissance du scorbut au milieu du siècle.

Pour l'état-major du navire et son commandant, l'essentiel n'est pas l'étiologie du mal à proprement parler, mais son ampleur comme sa soudaineté. Atteint par dans l'Atlantique Sud en février le 14 février 1890, lors de la pandémie que l'on nomme alors « la grippe russe », le *Duquesne* se retrouve durant une courte semaine avec un tiers de malades et parvient à Dakar avec un équipage dont la moitié des hommes, épuisés, sont encore inaptes au travail. L'état de santé de 35 d'entre eux exige même leur débarquement<sup>1774</sup>. Si le navire n'enregistre aucun décès, sa mission comme sa valeur combattante sont annulées pour une durée de plusieurs semaines. L'impact militaire de l'épidémie, que la pandémie actuelle a rappelé à nos contemporains, est autant l'effet de la morbidité que de la mortalité de la frappe<sup>1775</sup>. Jamais certes les atteintes épidémiques touchant les forces métropolitaines ne parviennent à briser totalement les capacités d'une division, même aussi lourdement atteinte que le fut l'escadre Hamelin durant le mois d'août 1854. En aucun cas, la Marine n'est confrontée à ces catastrophes que furent les attaques typhiques au XVIII<sup>e</sup> siècle. Il n'en demeure pas moins que la capacité globale est atteinte. Un navire frappé par la grippe, le scorbut ou le choléra perd non seulement une partie des marins, malades et décédés, mais les matelots mobilisés pour aider leurs compagnons comme les convalescents inaptes au service forment une fraction importante de l'équipage qui est inutilisable. Obligés de débarquer une partie de leurs personnels, les vaisseaux et les frégates les plus atteints par le choléra en mer Noire durant l'été 1854, perdent alors toute capacité opérationnelle pendant plusieurs semaines. L'épuisement des survivants et des marins indemnes mais sur lesquels a reposé double charge de travail sous un soleil de plomb facilitera, les mois suivants, la survenue des carences, particulièrement le scorbut. De nouveau, l'impact militaire n'est pas niable. Laminés par le scorbut à la fin de l'année 1854, les équipages français sont incapables de faire mieux que de sauver les navires malmenés par le mauvais temps. Quand la médecine navale rencontre la grippe de 1890 et ses suites, l'épuisement des malades, la lenteur de la convalescence chez les officiers et les personnels les plus âgés reviennent sous la plume des médecins<sup>1776</sup>. Jugée très égalitaire, la grippe russe frappe entre la moitié et le cinquième des diverses catégories des navires de l'escadre où certains postes confinés, ainsi la salle des machines, voient la moitié de leurs personnels touchés par le même mal.

Pour l'officier de santé, la première mission est d'offrir aux malades les conditions d'accueil les moins insupportables en préservant l'intégrité de l'équipage. À lui de déterminer les soins les mieux adaptés, le degré de contagiosité de l'épidémie et de définir les ripostes qu'il propose au commandant du navire. Jugeant l'impact de l'atteinte sur les capacités manoeuvrières, mais également opérationnelles de son navire, ce dernier décide par le médecin-major, soit de rallier un

---

<sup>1774</sup> D<sup>r</sup>. Beaumanoir, « Une épidémie de grippe en mer », *Archives de médecine navale*, 1890, n° 54, p. 377-385.

<sup>1775</sup> <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/coronavirus-normandie-confinement-sous-marin-1586196701> ; <http://www.opex360.com/2020/10/15/le-sous-marin-nucleaire-britannique-hms-vigilant-contamine-par-la-covid-19/>

<sup>1776</sup> D<sup>r</sup>. Mercier, « Une épidémie de grippe (...) », art. cité, p. 432.

port étranger ou la côte pour y débarquer les malades, soit de poursuivre afin de rallier les lazarets nationaux ou algériens.

### 6. 1. Une connaissance concentrée sur les frappes du premier XIX<sup>e</sup> siècle

La recherche sur les atteintes épidémiques dans les mondes portuaires et leur impact sur les sociétés maritimes est ancienne et bien documentée<sup>1777</sup>. Éprouvant spectaculairement les systèmes de santé et bousculant les doctrines médicales, les épidémies ont motivé le plus gros d'une recherche dominée jusqu'à cette dernière décennie par des médecins et d'anciens médecins des forces armées — ainsi Marc Lemaire — curieux de comprendre ces crues de morbidité et de mortalité et de suivre leur gestion thérapeutique<sup>1778</sup>. Ce solide socle historiographique a ouvert la voie, ces dernières années, aux travaux de Benoît Pouget et de Clémence Gavalda-Brault, qui ont reconstitué les principaux épisodes cholériques et typhiques ayant affecté les forces armées nationales dans l'aire méditerranéenne au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Si leurs travaux couvrent parfaitement l'aire méditerranéenne jusqu'à la fin de la guerre d'Orient, le second XIX<sup>e</sup> siècle reste en revanche dans l'ombre. Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit pour saisir ces variations.

Non seulement les épidémies les plus meurtrières qui touchent la Marine après 1860 ont lieu outre-Mer (Mexique, Sénégal, Gabon, Indochine), mais les questions sanitaires les plus graves après 1870 ne sont plus épidémiques, mais liées à l'industrialisation des forces, avec son lot de catastrophes<sup>1779</sup>. À cela s'ajoute une mortalité épidémique moindre que par le passé. Les épidémies ne disparaissent certes pas de l'horizon médical naval. Toulon, qui ne dispose pas d'un système de tout à l'égout avant l'entre-deux-guerres, est un foyer durable de dysenterie et de typhoïde. Ces deux maladies affectent régulièrement les équipages. Les défaillances des systèmes de drainage au Levant sont également responsables à la Belle Époque d'intoxications alimentaires massives sur les stationnaires. Pour y répondre, des mesures d'isolement et la distillation systématique de l'eau consommée sont ordonnées. Comme tous les ports de guerre et les ports mixtes, Toulon et les autres ports que fréquente l'escadre, — Alger, Salonique, Beyrouth — sont des étapes sur les voies de cheminement épidémique et pandémique : la grippe de 1889-1890 touche Toulon, cinq années après que le port a subi une atteinte cholérique. Bien qu'ils soient tous théoriquement préservés de la variole par l'ordre de vacciner tous les personnels donné en 1817, les vaccinations mal faites comme l'insuffisance de leur couverture entraînent des accidents assez communs, et contraignent à la revaccination des personnels. En 1854, un seul navire de l'escadre Hamelin, le *Marengo* est touché par une épidémie de variole qui atteint 62 hommes soit le douzième de l'équipage. On explique cette frappe sévère par la présence de conscrits sans doute embarqués, avant d'avoir pu tous les (re-)vacciner. Au début de l'année suivante, ce mal frappe de nouveau deux navires dont un

<sup>1777</sup> Pour une bibliographie récente, intégrant les travaux britanniques, on se reportera à l'appareil bibliographique des travaux doctoraux de Luc Chantre et de Benoît Pouget : Luc Chantre, *Le pèlerinage à la Mecque à l'époque coloniale (v. 1866-1940). France -Grande-Bretagne - Italie*, thèse d'Histoire, sous la direction de Jérôme Grévy, Université de Poitiers, 2012, p. 718-719 ; B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 643-705.

<sup>1778</sup> Cf. M. Lemaire, *La guerre de Crimée* (...), *op. cit.*

<sup>1779</sup> C. Fredj, « Cerner une épidémie (...) », art. cité, p. 79-104.

assez gravement<sup>1780</sup>. Durant l'hiver 1870, alors que la France subit une grave attaque variolique, l'escadre enregistre plusieurs dizaines de cas — 31 en décembre —, que le médecin d'escadre Bourgault associe aux marins atteints par la scarlatine<sup>1781</sup>. Au regard des pertes dramatiques endurées alors par les forces terrestres, le bilan des pertes navales est léger<sup>1782</sup>. En dépit de ces coups durs, les grands coups de faux, qui avaient accompagné les vagues de fièvre jaune et de choléra du premier XIX<sup>e</sup> siècle, ont bien cessé. Après avoir régulièrement frappé le bassin occidental de la Méditerranée dans les trois premières décennies du siècle, la fièvre jaune sort de cette zone. Le typhus disparaît de l'horizon naval européen après la guerre d'Orient, les conditions alimentaires et vestimentaires ne cessant de s'améliorer dans les villes ouest-européennes. Sans être parfait, loin s'en faut<sup>1783</sup>, le système de surveillance du choléra que l'Europe met sur pied au Proche-Orient après l'épidémie de 1866 fonctionne assez bien durant deux décennies. S'ils participent à la lutte, apportant ici et là leur aide logistique, ainsi au Liban en 1866, les marins de la division du Levant ne sont pas touchés par le choléra ni par la peste. Quand la Marine subit la pandémie de grippe de 1889-1890, cette attaque s'avère assez bénigne en dépit d'une forte contagiosité et d'une sévère morbidité, les personnes âgées et celles présentant des atteintes pulmonaires étant les plus nombreuses à décéder<sup>1784</sup>. Toute autre, hélas, mais alors inenvisageable, sera la gravité de la Grande Grippe au lendemain du premier conflit mondial<sup>1785</sup>.

## 6. 2. Quand l'épidémie tue en masse : tenir bon comme au combat

Les frappes épidémiques, au sens habituel que l'on donne à une pathologie collective communiquée par contagion directe (grippe) ou indirecte (choléra), ne sont pas toutes des tueuses de masse. Néanmoins, toutes frappent soudainement. Quand l'épidémie s'avère incontrôlable, couche à l'infirmerie des dizaines d'hommes ou les tue, l'état-major et les personnels adoptent donc les attitudes, la rhétorique et les habitudes du combat. Plusieurs conditions particulières, que l'on retrouve aussi chez les soldats et les communautés religieuses, facilitent cette conversion. Le huis clos naval est maintenu par les règles d'isolement ou de stricte quarantaine si le navire touche terre. Disposant d'une large marge de manoeuvre thérapeutique, les médecins sont tenus, comme officiers de la Marine et comme médecins, à l'exemplarité du dévouement, ce don de soi allant jusqu'à

---

<sup>1780</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 5.

<sup>1781</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux, vol. XI (1861-1873), Médecin principal Jean Bourgault, Rapport médical d'escadre (Décembre 1870-Juillet 1871), 9 juillet 1871.

<sup>1782</sup> F. Salvadori et L.-H. Vignaud, *Antivax (...)*, *op. cit.*, p. 67.

<sup>1783</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux, vol. IX (1862-1867), n° 17, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Isly, Bâtiment de servitude à voiles, la *Perdrix*, 1<sup>er</sup> août 1865.

<sup>1784</sup> Dr. Beaumanoir, « Une épidémie (...) », art. cité, p. 377-385 et particulièrement la p. 379 ; L. Chantre, *Le pèlerinage (...)*, p. 15-175 ; F. Vinet, *La Grande Grippe (...)*, *op. cit.*, p. 78-79 ; 123.

<sup>1785</sup> Cf. F. Vinet, *La Grande Grippe. 1918 (...)*, *op. cit.*

l'épuisement et la mort<sup>1786</sup>. Les mêmes vertus sont exigées bien sûr de l'état-major. Cette éthique, proprement militaire, permet de donner un sombre éclat martial aux frappes épidémiques, décrites comme un combat, où la mort, ordonnée par la discipline, peut passer pour un sacrifice exemplaire. Elle permet en effet d'exalter ou de renouveler les vertus militaires et proprement navales. Luttant pied à pied contre un mal pernicieux et invisible, il s'agit de tenir son poste et de périr, suivant en cela les pontonniers d'Éblé à la Bérézina, ou les braves de Cambronne, le 18 juin 1815. Rien ici de singulièrement français. Le héros malheureux, généralement explorateur, savant ou médecin, est une figure forte de l'éthique navale victorienne de Franklin à Scott. Rien ici non plus de spécifiquement naval. Avant la laïcisation de la fin du siècle, le dévouement des religieuses durant les épidémies qui frappent la métropole et les colonies atlantiques est souvent associé à l'héroïsme des fantassins durant une bataille<sup>1787</sup>.

### **6. 3. Des chefs héroïques (mais qui se lavent les mains) et des marins disciplinés (qui auraient dû le faire) : la construction lucide d'une mémoire partagée**

L'héroïsation militaire de l'épidémie commence à bord même des navires où le commandant et le major signalent les matelots qui se sont le plus dévoués à leurs camarades comme ceux qui se sont portés volontaires pour les tâches les plus dures. Une fois l'épidémie jugulée, les attributs ornementaux de la bravoure sont accordés aux personnels les plus méritants, au premier rang desquels les médecins. Pour les officiers de santé, qui sont assimilés aux grades subalternes des officiers de marine en 1835, la reconnaissance de leur réel dévouement va dans le sens d'une promotion institutionnelle et publique. Ayant « sollicité l'honneur » de soigner les malades de la division Baudin bloquée aux Baléares en 1835, le major du *Triton*, Jules Roux, « déploya dans cette circonstance un rare courage et une abnégation peu commune (...) Ce fut aussi aux applaudissements de toute la division qu'à la rentrée de J. Roux à bord du *Triton*, le commandant Baudin lui remit la croix de chevalier de la Légion d'Honneur si vaillamment gagnée sur le champ de bataille du médecin<sup>1788</sup> ». À trente années de distance, l'autorité reproduisait pour un jeune médecin la même distinction accordée à Larrey. Dès les premières attaques du choléra — bloqué en 1833 devant Toulon par la mise en quarantaine de la *Melpomène* —, une entreprise commémorative exaltera l'héroïsme des médecins, la solidité du commandement, le dévouement des personnels. Les éloges funèbres et les nécrologies enveloppent également le combat anti-cholérique d'une rhétorique médico-militaire. C'est ainsi ce même Roux qui, lors de l'inauguration du monument élevé à la mémoire de Fleury, mort à Toulon en 1835, célèbre la mémoire d'un confrère qui, « épuisé de fatigue », serait mort de tristesse, faute de ne pouvoir vaincre<sup>1789</sup>.

<sup>1786</sup> Notre analyse est celle d'un idéal. La réalité des morts soudaines ou solitaires, si fréquente en Crimée, est autre. Sur ce point : B. Pouget, « Des cadavres de militaires française morts hors du combat dans la guerre de Crimée (1854-1856) », art cité, p. 297.

<sup>1787</sup> Jacqueline Lalouette, « Les religieuses hospitalières en temps d'épidémie (France. XIX<sup>e</sup> siècle) », s. d., 12 p. Texte disponible intégralement : [http://www.cdlstoria.unina.it/storiche/comunicazione\\_Lalouette.pdf](http://www.cdlstoria.unina.it/storiche/comunicazione_Lalouette.pdf)

<sup>1788</sup> Ph. Aude, *Le docteur Jules Roux (...), op. cit.*, p. 11.

<sup>1789</sup> *Ibidem*, p. 39.

De toute cette entreprise commémorative et dont le souvenir de la peste de Provence de 1720 est l'archétype<sup>1790</sup>, le tableau célébrant la lutte à bord de la frégate *Melpomène* est la pièce la plus connue. Commandé en 1833 au peintre Claude Vernet (1789-1863) par le conseil de santé de Marseille, accroché aujourd'hui au musée des Beaux-Arts de Marseille, le « Choléra à bord de la Melpomène » montre le commandant de la frégate, Moulac, et son officier de santé, Guibert, accomplissant côte à côte, leur devoir avec une égale sollicitude<sup>1791</sup>. Se déroulant dans l'entrepont, dans un encombrement de corps que l'on entreprend d'évacuer, la scène a bien tout d'un combat meurtrier dont l'officier de santé est la figure principale. Pour accentuer la signification militaire du combat, une pièce de canon dont on voit la brague organise la composition du tableau dont elle est le point central. Posant son registre sur la pièce, le commissaire du navire note les noms et semble remplir le rôle qui lui est assigné au combat puisque ces agents d'administrations doivent alors enregistrer la sortie des gargousses<sup>1792</sup>. Publiée deux décennies plus tard, l'histoire médicale de l'épidémie du mois d'août 1854 suit les mêmes lignes. Dans son histoire sanitaire de l'expédition d'Orient qu'il publia en 1861, le docteur Marroin reconnaît l'échec des premières prévisions optimistes et l'ampleur du désastre subi dans les eaux bulgares, 795 matelots perdant la vie en quelques jours, soit presque autant d'hommes que pouvait en porter un vaisseau. Dans cette calamité thérapeutique, l'honneur du corps médical et de la Marine est de serrer les dents et les rangs comme dans un duel d'artillerie : « Pendant cette période néfaste, le dévouement des commandants et des officiers pour leurs hommes se manifesta d'une manière éclatante. Presque toujours mêlés aux plus souffrants, ils leur prodiguaient des consolations. Nul cri de désespoir ne vint frapper mes oreilles<sup>1793</sup> ». Comme dans un combat malheureux, chacun tient son rôle pour le bien commun, dans l'Honneur, et pour la Patrie. Dans les écrits médicaux, les marins demeurent bien généreux les uns envers les autres, dont la solidarité et l'esprit d'enfance sont des ponts -aux-ânes de la littérature navale et navaliste. Encouragés par les aumôniers, les malades demeurent braves et résignés « pendant ces jours de deuil ». Les médecins tiennent une place particulière dans cette « *consolatio mortis* » : « L'abnégation des chirurgiens de la marine s'éleva à la hauteur des ces grandes circonstances<sup>1794</sup> ». La liste de propositions pour la Légion d'Honneur — attribuée aux seuls officiers — et pour la nouvelle Médaille Militaire, honorant les « infirmiers et les marins qui avaient donné la preuve d'autant de fermeté que d'abnégation » clôt le récit de l'épidémie de 1854<sup>1795</sup>. Si tous firent bien leur devoir, la mort était-elle si démocratique que cela ?

Rassemblant durant et après ces heures sombres une masse considérable de données statistiques, le médecin de l'escadre Hamelin croisant les tables de morbidité et de mortalité des

---

<sup>1790</sup> Gilbert Buti, *Colère de Dieu, mémoire des hommes. La peste en Provence 1720-2020*, Cerf, 2021, p. 219-237.

<sup>1791</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>

<sup>1792</sup> Selon toute vraisemblance ; l'officier de santé et le commandant étant parfaitement identifiables à gauche du tableau.

<sup>1793</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...), op. cit.*, p. 35.

<sup>1794</sup> *Ibidem*.

<sup>1795</sup> *Ibidem*, p. 41.

navires ne manque pas toutefois de sentir la faiblesse d'une commémoration collective. Les matelots les plus robustes, chargés de prendre les corps, de conduire les malades aux ambulances, les matelots de la garde, les canotiers surtout ont été les plus atteints sur les cinq bâtiments les plus touchés. Avec bon sens, l'*Histoire médicale de la flotte française* relie cette létalité à l'épuisement physique des hommes le plus souvent mobilisés. Échappent, en revanche, à l'épidémie, les domestiques des officiers, les cambusiers, mais également les officiers. Un d'entre eux, touché sur le *Ville-de-Paris* en réchappe, tandis qu'un premier maître et un second maître meurent du choléra. En trois lignes, Marroin tire la leçon de ces différences : « Ce fait emporte avec lui sa signification. Il témoigne évidemment de la puissance du bien-être et de l'observation des règles de l'hygiène en temps d'épidémie<sup>1796</sup> ». Pour dire cela plus rondement, les officiers ont conservé leurs forces en consommant des vivres plus variés que leurs marins. Les cadres ont également moins souffert des missions logistiques de l'été 1854 que les canotiers et les matelots du pont, astreints à ces corvées. Disposant pour la plupart de logements individuels, les cadres ont également la possibilité de faire un brin de toilette, de se laver les mains avec une lotion ou du savon, de quitter leurs gants et de changer de chemise. Ces multiples gestes de propreté, que dictent moins la précaution sanitaire que la distinction sociale, les habitudes de propreté ou de coquetterie, s'avèrent assez décisifs pour les préserver du choléra que propagent chez leurs hommes la saleté des mains et des effets, la fatigue et la promiscuité. Qu'en savaient et qu'en pensaient les matelots du *Ville-de-Paris* ayant vu en une journée partir 100 compagnons, mais pas un seul officier ? Difficile de le dire. Tout le monde ayant effectivement fait son devoir et tous ignorant peu ou prou que le choléra est la « maladie des mains sales » et des eaux souillées, nul n'en pensa grand chose.

Sans disparaître de l'aire méditerranéenne, où la mémoire des frappes cholériques de 1865 est conservée par des monuments publics et religieux, cette thématique d'un vain, mais honorable combat de retardement, livré « corps à corps » avec l'épidémie, se fait moindre au sein des forces navales. Au dernier tiers du siècle, elles ne sont plus en effet éprouvées comme elles l'avaient été durant la guerre de Crimée<sup>1797</sup>. Cette exaltation de la lutte anti-épidémique est maintenue, en revanche, aux colonies. Elle est ainsi reprise au lendemain de l'attaque de fièvre jaune qui décime les ports du Sénégal en 1878 et durant laquelle meurent une vingtaine d'officiers de santé et autant de soeurs de la Charité. Construit trois années plus tard, le monument commémoratif, inauguré à Gorée en mai 1881, permet aux autorités, particulièrement médicales et navales d'exalter ces « braves, morts au champ d'honneur », ces « martyrs du devoir et de la science<sup>1798</sup> ».

---

<sup>1796</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>1797</sup> Major W. Bonnici, « The Blue epidemic cholera- Some aspects of Treatment in the Mid 19th Century », *J. R. Army Medical Corps*, 1993, 139, p. 76-78 ; <https://www.varmatin.com/sante/quand-une-terrible-epidemie-sabattait-sur-la-seyne-sur-mer-il-y-a-155-ans-497167>.

<sup>1798</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.





### III. Les pathologies et les accidents professionnels entre deux âges environnementaux et sanitaires

Tout au long de l'époque moderne comme dans les derniers temps de la marine à voiles, un navire de guerre occidental embarque divers artisans et ouvriers, qui assument parfois des tâches nautiques ou militaires. Les serruriers, les forgerons, les calfats, les menuisiers, les caliers, mais également les peintres font, à bord, ce qu'exécutent leurs pairs dans un chantier naval comme dans une rue commerçante. Cette spécialisation des personnels entraîne une répartition professionnelle marquée des maladies et des accidents<sup>1799</sup>. Le peintre qui emploie communément la céruse dans les années 1840, le mécanicien qui respire des particules de plomb, le menuisier qui manie les rabots, le calfat qui touille et répand le brai ne sont pas plus préservés des maux divers — empoisonnements saturnins, cancers, blessures ouvertes, panaris — que ne le sont leurs pairs dans les villes et les ports de France et d'Europe. Les meilleurs, mais non les seuls observateurs de ces atteintes, sont les médecins embarqués ainsi que les officiers de santé servant dans les arsenaux<sup>1800</sup>. Descriptive et préventive, leur approche hygiéniste de la santé met également les officiers de santé en mesure d'appréhender les effets, positifs et négatifs, de l'industrialisation des forces navales. Ils en suivent ainsi les étapes majeures que sont la généralisation de l'énergie vapeur, la métallisation des navires puis, à la fin du siècle, la banalisation des produits chimiques et des appareils et matériels électriques. Premiers à dispenser les soins à bord comme dans les bases, les médecins de la Marine sont en effet chargés de vérifier l'absence de tares physiques chez les jeunes marins et de déterminer leur rapatriement comme leur réforme. Ce sont aussi aux médecins de sélectionner les matelots les plus forts pour les tâches les plus éprouvantes, tel le travail sous cloche. Autant d'obligations qui imposent de connaître à fond les pathologies maritimes et les « trucs » des simulateurs. Ayant acquis une large connaissance du travail industriel et portuaires dans les bases navales, les médecins de la Marine apprennent aussi beaucoup de leurs séjours dans les stations halieutiques — Terre-Neuve ; mer du Nord — comme dans les théâtres lointains. Chaque escale prolongée est alors l'occasion de visiter un atelier, une conserverie, une fonderie, un dispensaire enfin. Les entretiens avec les médecins européens expatriés, nombreux dans les ports proche-orientaux comme en Amérique Latine, sont une autre occasion de se faire une idée concrète des pathologies endémiques. Les procédés thérapeutiques locaux sont enfin recueillis avec plus ou moins de méfiance. Menée à bord et dans les hôpitaux, la dissection complète ce savoir académique et surtout pratique.

<sup>1799</sup> On pourra ici se reporter à titre de comparaison à divers travaux anciens et récents sur l'accidentologie navale au XVIII<sup>e</sup> siècle. C. Boër, *Les travailleurs de la mer (...), op. cit.*, p. 369-371.

<sup>1800</sup> Sur la médecine du travail — au sens très large et assez inexact — qu'assument les officiers de santé de la Marine, la littérature savante est succincte à ce jour et provient d'autres champs de recherche que l'histoire navale. Pierre-Marie Niauxat, « Influence des médecins de la Marine sur le concept et l'évolution de la médecine du travail au XIX<sup>e</sup> siècle au début du XX<sup>e</sup> siècle », p. 159-162, <https://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx1982x017xspec1/HSMx1982x017xspec1x0159.pdf>.

## **1. Des derniers temps de la marine vélique à la fin de la marine hybride (décennies 1830-1850 env.) : un tableau clinique fort proche de celui de l'âge moderne**

Dans les derniers temps de la marine à voile, qui sont aussi les premiers de la marine mixte (décennies 1830-1850 environ), les accidents comme les maladies qui touchent et souvent invalident les marins de l'État présentent peu de différences avec ce que montrent les tableaux médicaux du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1801</sup>. Comme par le passé, les membres supérieurs et inférieurs, particulièrement les mains et les pieds, sont très exposés aux blessures en l'absence quasi universelle d'instruments de protection et de procédures individuelles de sécurité.

### **1. 1. Les maux universels héritées de la « vieille » marine à bois : la chute, la coupure et le panaris**

La plupart de ceux qui sont issus de l'Inscription maritime ont été employés, dès leur enfance, aux travaux de la mer, tandis que les conscrits venant du monde de la terre ou de l'usine arrivent aussi avec leurs lots de fatigues et d'accidents passés. Ni la pêche ni l'usine ou l'atelier ne sont toutefois des mondes uniformément inhospitaliers ou dangereux. Suivant l'âge des premiers embarquements, la dureté du travail, la portion de nourriture quotidienne, la stature comme le développement musculaire des inscrits issus de la pêche sont diversement affectés<sup>1802</sup>. Une fois entrés au service naval, ces hommes connaissent de nouvelles conditions de vie et de travail, mais dont l'usure routinière, voire la dureté mettent à l'épreuve leurs organismes. « Grandes » ou non, les corvées répétées, auxquelles sont astreints les marins de l'État, s'ajoutent à la fatigue des tâches quotidiennes et des quarts<sup>1803</sup>. Fréquentes, les hernies, les luxations et les entorses sont le lot commun des consultations<sup>1804</sup>. À cette usure s'ajoutent les accidents qui émaillent une navigation difficile, une manoeuvre d'urgence ou l'embarquement des matières et des vivres quand la fatigue, le manque d'éclairage, la hâte enfin masquent tragiquement les panneaux ouverts.

#### **1.1.1. Chuter de plusieurs mètres à s'en casser les membres ou la tête**

Les chutes les plus spectaculaires qui se produisent à bord finissent tout d'abord sur le pont supérieur, où tombent les gabiers malchanceux, mais aussi à la mer. Ce ne sont pas hélas les seules ni les plus dangereuses. Après l'ouverture des panneaux, l'inattention du factionnaire, chargé de surveiller les lieux, comme l'obscurité du faux-pont « lorsque l'on sort d'une lumière intense<sup>1805</sup> » sont autant d'occasions de tomber du faux-pont jusque dans la cale ou du pont supérieur jusqu'au

<sup>1801</sup> G. Buti et A. Cabantous, *Être marin (...)*, *op. cit.*, p. 135-143.

<sup>1802</sup> Pour une approche régionale comparative permettant de sortir de ces généralisations. Cf. J. -L. Lenhof, « Mécanisation, opposition à la modernisation économique (...), art. cité, p. 73-96.

<sup>1803</sup> M. Le Roy de Méricourt, *Rapport sur les progrès (...)*, *op. cit.*, p. 40-41.

<sup>1804</sup> L. Saurel, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 442 et suivantes ; G. Buti, « Oeil de verre (...), art. cité, p. 64 et 66.

<sup>1805</sup> J. Fleury, *Quelques observations et considérations pratiques d'hygiène et de médecine navales*, *op. cit.*, p. 35.

faux-pont. La chute s'achève au mieux par de nombreuses ecchymoses, mais bien souvent par des fractures multiples. « Un des domestiques du poste », écrit en 1824 le médecin de la *Vénus*, « se fractura la cuisse droite en tombant du faux pont dans le vireur de la machine, la fracture était simple et siégeait à la partie moyenne du fémur<sup>1806</sup> ». Si la réduction de sa fracture est conduite sans problème, le blessé a la malchance de retomber à l'hôpital, ce qui détruit la consolidation de la jambe, qui sort sensiblement raccourcie. Après 1880, l'électrification des navires comme la limitation des ouvertures réduisent les grandes chutes, mais sans les éliminer. Par gros temps, les marins comme leurs officiers sont exposés aux effets du roulis qui fait tomber les uns, tandis que la chute des pièces mal amarrées ou des coffres, dont les anses ont cédé, provoquent blessures et dégâts<sup>1807</sup>. Même par temps calme, tous ceux qui travaillent sur le pont supérieur risquent, à tout moment, de recevoir sur le crâne une poulie ... ou le corps d'un gabier malchanceux<sup>1808</sup>. Le travail de nettoyage et de peinture dans le bassin n'est pas également sans dangers, avec la chute des marteaux, comme des seaux, voire de pièces plus lourdes. Contre ces missiles, les protections sont quasi nulles. Les seuls couvre-chefs qui eussent été efficaces, le chapeau-casque puis le casque à chenilles, introduit sous la Restauration, étaient réservés aux cérémonies, avant de disparaître rapidement des effets réglementaires. Certes, les chapeaux rigides vernis, dont les marins sont dotés au milieu du siècle jusqu'au milieu des années 1870, encaissent assez bien la chute d'objets et d'instruments légers, tels les épissoires lâchés par les gabiers, mais n'offrent aucune protection contre des matériels plus lourds<sup>1809</sup>. Les autres coiffes — les chapeaux de paille, les bonnets de travail, la chéchia des *baharias* — n'accordent, on s'en doute, qu'une piètre protection<sup>1810</sup>. Outre les chutes et les entorses, les contusions et les coupures forment l'ordinaire des blessures<sup>1811</sup>. L'universel maniement d'objets tranchants, perçants et contondants, — le rabot du charpentier, l'épissaire des voiliers, le tranchoir du coq — produit en effet toutes sortes de plaies ouvertes, vite souillées, et d'entailles, plus ou moins profondes. Quelque soit le navire considéré, les entorses, les plaies infectées et les contusions sont donc les maux quotidiens les plus universels. En juillet 1857, au terme de huit mois de navigation, l'équipe médicale du vaisseau *Suffren*, navire-école de canonage, signale avoir soigné 148 contusions majeures, 125 « plaies contuses » et une cinquantaine de plaies simples<sup>1812</sup>. Pas moins de 192 cas d'infections et de surinfections des doigts et des mains — « panaris, abcès, phlegmons » — ont été examinés par le major du navire. En 1862, le tableau des blessures sur le *Donawerth* durant la croisière estivale de l'escadre d'évolutions

<sup>1806</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien entretenu de 1<sup>re</sup> classe, M. Bergeron, journal médical, la *Vénus*, 1824.

<sup>1807</sup> Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 14 janvier 1861, La Roncière, t. I, p.285 ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_duperre\\_victor.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_duperre_victor.htm).

<sup>1808</sup> Marie-Victor-Adrien Phelippeaux, *Essai sur les fractures du crâne*, thèse de médecine, Montpellier, 1859, p. 19.

<sup>1809</sup> É. Schérer, *Équipages (...)*, *op. cit.*, p. 191-192.

<sup>1810</sup> *Ibidem*, p. 189-219 ; 264.

<sup>1811</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 16, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Henri Veyron-Lacroix, « Journal médical de l'*Orénoque* », s. d. (Août-Septembre 1856).

<sup>1812</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 3-6 et 7, Chirurgien major Pellegrin, Rapport médical du *Suffren*, 8 août 1858.

(avril-octobre) est aussi éloquent. Sur un équipage de 725 marins et mousles, l'infirmier du bord a enregistré 344 consultations pour blessures dont 44 « contusions », 28 « plaies simples », 47 « plaies diverses ». Le médecin compte également neuf « fractures des phalanges » et deux « entorses »<sup>1813</sup>. L'année précédente, au terme d'une année d'exercices et de campagne, dont cinq mois de croisière au Levant, le médecin-major de l'*Algésiras* avait enregistré un peu moins de 400 consultations. Nullement étonné, l'officier de santé notait 97 contusions et 130 plaies, dont 30 avaient été causées « par instruments piquants » et 43 « par instruments tranchants ». Onze cas de brûlures, dont beaucoup avaient eu lieu dans les cuisines, quelques arrachements et fractures complétaient un tableau chirurgical somme toute fort satisfaisant puisque le médecin n'avait procédé à aucune amputation majeure<sup>1814</sup>. Dans cette triste litanie des accidents quotidiens « ordinaires », les formes simples et graves de l'infection des doigts, des mains et des bras — panaris, abcès et phlegmons — dominant le tableau de la médecine externe.

### 1. 1. 2. Les panaris, les phlegmons, les abcès et les furoncles : les « quatre vieilles » de l'ancien régime naval

Provoquée par un corps étrangers, l'inflammation infectieuse des doigts et des mains forme une part notable de la clinique externe et des interventions chirurgicales. Les panaris, qui représentent un dixième environ des consultations de clinique externe, comme les abcès les plus graves tels que les phlegmons sont des maux universels tout autant que le sont le furoncle et l'anthrax, généralement provoqués par le frottement sur les poignées et les bras des habits mouillés sales ou raidis de sel. Pour la seule année 1858, le chirurgien de la frégate à vapeur l'*Isly*, enregistre 53 furoncles et 28 panaris<sup>1815</sup>. Sur le *Suffren*, vaisseau école de canonnage, le chirurgien major Pellegrin note en huit mois de navigation 78 panaris, 55 furoncles et 59 abcès divers<sup>1816</sup>. Commentant le tableau de la « clinique externe », le major de l'*Algésiras*, un des vaisseaux mixtes déployé dans les eaux syro-libanaises en 1860, signale « la fréquence des plaies, des furoncles, des abcès, des panaris, des otites (...) et des phlegmons » particulièrement nombreux « pendant la station sur les côtes de Syrie ». Le rapport communiqué enregistre 90 abcès aigus, 17 phlegmons auxquels s'ajoutent 152 furoncles et 53 panaris. Ces abcès infectieux représentent les 4/5 des maladies chirurgicales inscrites dans le rapport médical du vaisseau<sup>1817</sup>. Très douloureux, assez longs à soigner définitivement, les abcès des membres supérieurs sont toujours pris avec sérieux par les

<sup>1813</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IX (1862-1867), n° 1, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Jean Barthe, Rapport de campagne du *Donawerth* (26 avril-25 octobre 1862), s. d. (fin 1862).

<sup>1814</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Charles Louvel, « Rapport médical de l'année 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1862.

<sup>1815</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 9, Chirurgien-major M. Barthélémy, « Rapport médical du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 1858 », s. d. (Début 1859).

<sup>1816</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 3-6 et 7, Chirurgien major Pellegrin, Rapport médical du *Suffren*, 8 août 1858.

<sup>1817</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 14, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Charles Louvel, « Rapport médical de l'année 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1862. Cf. tome 4 « Annexes » : « Tableau des principales maladies et blessures dénombrés sur le vaisseau mixte *Algésiras* (1861) ».

médecins qui n'ignorent pas que les marins attendent que la douleur et l'insomnie les tenaient pour aller consulter. Ce sont donc des formes graves et des complications que les majors et leurs aides ont à traiter. Appréhendant les complications — l'atteinte des synoviales tendineuses par les panaris profonds — exigeant une longue hospitalisation et, pour certains cas, l'amputation des doigts ou des phalanges, les officiers de santé oscillent entre des procédés énergiques — l'incision large — et des procédés moins radicaux<sup>1818</sup>.

Une dotation plus abondante en chemises, la création de douches dans les salles des machines, l'emploi de désinfectants plus efficaces à la fin du siècle — ainsi les antiseptiques camphrés — se conjuguent pour réduire le nombre et la gravité des atteintes cutanées. Autrefois prédominantes, ces blessures ne représentent plus que le dixième des lésions au début du XX<sup>e</sup> siècle. D'autres facteurs ont contribué à ces progrès. Alors que l'habitude de marcher pieds nus est générale sur les stations d'Afrique du Nord et du Levant en 1870, certains médecins obtiennent du commandement le port obligatoire par les marins de chaussures<sup>1819</sup>. Sans doute l'environnement du navire, où le bois, les cordages, les matières souillées sont plus rares, joue-t-il dans cette évolution positive. Les hommes exposés aux plus fortes sudations comme aux environnements les plus humides sont toutefois toujours les premiers à souffrir des ulcérations cutanées. En 1905, 43 consultations sur le *Kléber*, un des croiseurs de l'escadre, concernent pour la moitié des matelots de la manoeuvre, chargés de la batellerie et des corvées, et pour moitié des mécaniciens et des chauffeurs<sup>1820</sup>.

## 1. 2. À chaque spécialité, son lot de maladies et d'accidents : le corps du marin comme archive navale

Avant qu'elle ne devienne aujourd'hui une précieuse et rare expertise<sup>1821</sup>, la reconnaissance visuelle des professions manuelles est largement pratiquée jusqu'aux années 1970 quand les travailleurs payaient « de leur personne » à chaque étape d'une production ou d'une tâche. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la démarche, les paumes des mains, la couleur de ongles, les diverses tâches qui couvrent les habits trahissent ici le marin, là le plâtrier et le maçon. Aux observateurs les plus attentifs et les plus admirés du corps social — comment ne pas penser à Balzac, mais également à Conan Doyle ? —, comme aux adeptes de la physiognomie, les professions se reconnaissent à leur allure. Les gestes et certains tics étaient également des indices, telle cette habitude qu'avaient les vieux fantassins de remonter leur sac d'un mouvement d'épaule<sup>1822</sup>. L'anthropométrie détaillée des personnels de la Marine que dressent les officiers de santé illustre également cette attention médicale à l'empreinte

<sup>1818</sup> On se reportera ici à la fin de cette partie consacrée aux soins médicaux et chirurgicaux. L. Saurel, *Traité de chirurgie* (...), *op. cit.*, p. 178-196 ; T. Brémond, *Conditions sanitaires* (...), *op. cit.*, p. 65.

<sup>1819</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII (1893-1895), n° 21, Médecin major Castellan, « Histoire médicale du croiseur de 3<sup>e</sup> classe *Hirondelle* (du 15 août 1895 au 15 janvier 1896) », Janvier 1896.

<sup>1820</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Forgeot, 20 septembre 1895.

<sup>1821</sup> Cf. Marie Pezé, « Corps et souffrance au travail », *CORPS*, vol. 6, n° 1, 2009, p. 15-21.

<sup>1822</sup> A. de Vigny, *Servitude* (...), *op. cit.*, p. 30.

du travail et des habitudes privées sur le corps<sup>1823</sup>. D'un simple coup d'œil, aiment-ils à répéter, on reconnaît les chauffeurs comme les personnels des cuisines qui travaillent constamment devant les feux. Tandis que les cuisiniers et des coqs, perpétuellement anémiés, montrent un « teint blême et bouffi », les chauffeurs et soutiers sont remarquables par leur maigreur et leur musculature déliée<sup>1824</sup>. Des chauffeurs de l'escadre d'évolutions, le médecin de la Marine Henri Rey écrit en 1862 : « Il sont maigres, élancés, bruns le plus souvent, avec des cheveux noirs ; il ont la physionomie expressive, le regard intelligent, la démarche facile et assurée ; peu chargés de graisse, la peau traduit nettement chez eux la masse corporelle : décolorée, pâlie par le rayonnement des feux, macérée par de longues sueurs<sup>1825</sup> ». Si le métier façonne ou déforme les visages et les corps, les maladies comme les accidents laissent d'autres traces bien plus invalidantes.

Les chutes, les coupures comme les infections n'épargnent aucun marin dans le cours de sa vie, mais chaque spécialité endure des maux et des maladies qui lui sont propres. Ainsi les mécaniciens comme les peintres sont-ils exposés, plus que les autres matelots, au saturnisme, tandis que les ouvriers et les ouvrières des ateliers de pyrotechnie souffrent de l'inhalation des vapeurs du phosphore de calcium et du maniement du mercure<sup>1826</sup>. Les inflammations oculaires, que produit la projection des étincelles et des éclats de fer, affectent les armuriers et les forgerons<sup>1827</sup>. Les yeux des coqs et de leurs aides souffrent de la fumée des cuisines tandis que leurs mains sont boursoufflées par des heures de rinçage<sup>1828</sup>. Les accidents les plus graves portent également, comme par le passé, la marque des spécialités<sup>1829</sup>. Les caliers et les cambusiers, qui assurent le déplacement comme l'amarrage des vivres et des matériels, sont menacés, surtout par gros temps, par le broiement meurtrier d'une caisse et les fractures<sup>1830</sup>. Ce type de blessures est également commun sur les transports de l'État, comme dans les ateliers et les magasins de l'arsenal. Dans l'atelier de pyrotechnie, la chute des obus, des douilles et des caisses de matières dangereuses occasionne 87 des 138 accidents répertoriés sur dix années (1890-1900)<sup>1831</sup>. Les coupures légères et graves mais

<sup>1823</sup> Gérard Jorland, « L'hygiène professionnelle en France au XIX<sup>e</sup> siècle », *Le Mouvement Social*, 2005/4, n° 213, p. 71-90.

<sup>1824</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1903), n° 6, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Kergrohen, Rapport sur le croiseur porte-torpilleur *Foudre* (1<sup>er</sup> Novembre 1897-30 septembre 1898), 30 septembre 1898.

<sup>1825</sup> Ce portrait participe de l'invention contemporaine de l'athlète dans les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> s.. H. Rey, *Hygiène navale (...)*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>1826</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1905), n° 9, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Nollet, « Inspection générale de 1900. École et Ateliers de pyrotechnie maritime », s. d. (fin 1900-début 1901).

<sup>1827</sup> <https://www.officiel-prevention.com/categorie/protections-individuelles>.

<sup>1828</sup> L. Saurel, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 393.

<sup>1829</sup> Martine Acerra, « Accidents et maladies dans les arsenaux de la marine », dans *L'Homme, la santé et la mer (...)*, *op. cit.*, p. 397-406 ; Patrick Louvier, « Les maladies et les accidents dans la marine de guerre française en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle (1815-1914) », *CORPS*, n° 15, 2017, p. 305-314.

<sup>1830</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 36, Chirurgien en chef de l'ambulance maritime de Kalki à l'Inspecteur général du service de santé de la Marine, « Rapport médico-chirurgical de Juillet 1855 », 1<sup>er</sup> août 1855.

<sup>1831</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1905), n° 9, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Nollet, « Inspection générale de 1900. École et Ateliers de pyrotechnie maritime », (s. d.) fin 1900- début 1901.

également la section d'un doigt ou d'une phalange ponctuent le travail dans les ateliers de menuiserie où l'emploi de scies mécaniques cause des plaies spécifiques. Autant d'évènements douloureux qui montrent bien la réalité industrielle et industrielle d'un navire de guerre comme d'un arsenal. Appelés à la rescousse pour sauver les hommes et leurs membres, les officiers de santé donnent dans leurs compte-rendus cliniques et opératoires assez de détails pour qu'il soit possible de reconstituer une accidentologie navale sur laquelle les thèses comme les manuels spécialisés rassemblent des observations et proposent des vues synthétiques. En 1847, un des médecins connaissant le mieux la Méditerranée, Joseph Fleury ne consacre-t-il pas une vingtaine de pages de sa thèse aux maladies comme aux maux des plongeurs que la Marine emploie pour visiter les coques à la mer et pour retrouver des pièces perdues lors de naufrages<sup>1832</sup>. Dans les développements suivants, on s'en tiendra aux deux spécialités les plus exposées de la vieille marine à voile : les gabiers et les canonniers.

### **1. 2. 1. La chute pour les gabiers et les hommes du pont : « ces accidents malheureusement trop fréquents semblent pour eux perpétuer l'état de guerre<sup>1833</sup> »**

Les gabiers ont la réputation d'être les hommes les plus agiles de l'équipage et parmi les plus robustes, les canotiers et les canonniers leur disputant la palme de la puissance musculaire. Toujours crochetées aux cordages comme aux voiles, leurs mains manipulent des cordages durcis et couverts d'une saignée malodorante de goudron et de sueur. Parfois, leurs doigts, pris entre les cordages et les poulies, sortent de ces pièges, écrasés ou lacérés. Plus que tous les autres, les gabiers sont exposés aux chutes que ce soit à la mer comme à terre. Pour contrer la marche d'un incendie dans un arsenal ou dans une ville, leurs officiers les envoient abattre les toitures menacées, mais dont l'effondrement inattendu est toujours à craindre. Les chutes ne sont que l'aspect le plus dramatique de multiples traumatismes que les tableaux des blessures enregistrent comme autant de « contusions » et d'« entorses ». Plusieurs éléments évitent, en effet, ou tentent d'éviter le pire. L'entraînement des marins gabiers, choisis avec soin parmi les inscrits maritimes les plus jeunes et les (r)engagés les plus aguerris, se fait sous l'œil de leurs anciens et des maîtres. Soucieux de leurs hommes, ces cadres multiplient les « bons » conseils et les adages dont le plus connu est : « Une main pour le navire (ou le roi), une main pour le marin ». La surveillance d'un aîné, l'assistance du chef de hune, la main tendue d'un camarade préviennent, silencieusement, bien des calamités<sup>1834</sup>. Mais ces conseils, la force comme la solidarité des équipes sont presque les seules protections des marins dans la mâture. Certes, l'encordage est une pratique ordinaire. On l'emploie ainsi pour établir un va-et-vient entre la côte et le navire naufragé, mais également pour des travaux de peinture et de calfatage. En aucun cas cependant, la manœuvre des voiles ne recourt à des

<sup>1832</sup> J. Fleury, *Quelques observations (...), op. cit.*, p. 1-22.

<sup>1833</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Dr Jules Roux, Premier chirurgien en chef de la Marine, « 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 », 31 décembre 1859.

<sup>1834</sup> François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...), op. cit.*, p. 28.

harnachements de sécurité, tels qu'en portent aujourd'hui les élagueurs, ou les gabiers de l'*Hermione* ou du *Belem*<sup>1835</sup>. Inévitablement, l'émotion d'un néophyte, la fatigue, la maladresse d'un instant, la chute d'un camarade perché plus haut, font perdre l'équilibre et chuter, avant de heurter le pont ou de disparaître dans les eaux. Ces accidents « malheureusement trop fréquents » qui « semblent pour eux perpétuer l'état de la guerre » exposent les gabiers ayant chuté à toutes sortes de blessures et souvent gravissimes<sup>1836</sup>. Alors que ce navire est au port en 1824, un des gabiers de la *Vénus* chute « de la vergue de misaine sur le pont » et eut « la cuisse droite cassée à la partie moyenne et une fracture de la jambe gauche à son tiers supérieur ». Providentiellement, le marin guérit sans séquelle de cet accident. Moins heureux, un de ses camarades, tombé « de la vergue de misaine dans le port » de Toulon, succombe le jour même à l'hôpital de la Marine<sup>1837</sup>. La lecture suivie des rapports et des thèses de médecine permet de dégager quelques constantes.

La chute en mer depuis les vergues est généralement suivie du décès du marin. Heurtant horizontalement les flots et subissant les effets de l'étourdissement et de diverses blessures internes, le marin engoncé dans ses vêtements se noie avant la mise en branle des premiers secours, tel le jet d'une corde et d'une bouée plus ou moins perfectionnée. Les hélices comme les roues ajoutent d'autres dangers à la chute à la mer d'un marin. Examinant le cadavre d'un matelot travaillant à peindre la coque, mais jeté à la mer après la rupture d'un câble, le médecin de la frégate *Gloire*, note des « plaies contuses qui semblaient indiquer que cet homme avait été entraîné, au moment de la chute, dans le courant de l'hélice qui l'aura frappé<sup>1838</sup> ». Tombés à l'eau sans être étourdis ou brisés, tous sont-ils condamnés ? Si les inscrits provençaux ou corses sont d'assez bons, voire d'excellents nageurs, il n'en va pas de même des marins-pêcheurs ponantais. Les baignades organisées par les médecins dans les eaux chaudes ne sont pas des écoles de natation à proprement dit, mais des jeux, précautionneusement conduits, dont le premier objet est de décrasser Mathurin<sup>1839</sup>. À dire vrai, une prompt mort n'est-elle pas souhaitée *in petto* par bien des commandants ? Que la mer soit un peu mauvaise, pèse alors sur eux le devoir de poursuivre leur route sans céder aux objurgations de leurs subordonnés et de leurs hommes<sup>1840</sup>. Les canots perdus

---

<sup>1835</sup> <https://www.officiel-prevention.com/categorie/protections-individuelles>

<sup>1836</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Dr Jules Roux, Premier chirurgien en chef de la Marine, « 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, 31 décembre 1859 ; *Ibidem*, Chirurgien major, M<sup>r</sup>. Numa Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1837</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 1, Chirurgien entretenu de 1<sup>re</sup> classe, M. Bergeron, Journal médical (*La Vénus*), 1824.

<sup>1838</sup> *Ibidem*, n° 27, Chirurgien major, M<sup>r</sup>. Numa Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1839</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 *Inflexible*, monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

<sup>1840</sup> J. -L. Lenhof, « Le travail et la vie (...) », art. cité, p. 92.



avec leurs rameurs et de jeunes officiers lors des opérations de secours sont, en effet, des calamités dont le souvenir douloureux s'efface lentement<sup>1841</sup>.

Tombant sur le pont supérieur après une chute de 15, 30 voire 45 mètres, le marin s'en tire exceptionnellement indemne. Un gabier de la *Gloire*, perdant l'équilibre, tombe de la vergue de misaine « sur la rampe de fer du panneau de l'avant du pont », ce qui entraîne la torsion de la rampe, mais sans occasionner de blessure à l'homme. Honteux ou désorienté, ce dernier « s'est relevé en courant : la chute avait eu lieu sur les deux fesses<sup>1842</sup> ». Si le périnée et les parties génitales sont exposées aux chutes, les médecins craignent surtout les coups portés à la tête comme aux membres, qu'une grande chute fracturent ou même pulvérisent. Le 3 novembre 1858, le tableau clinique de deux matelots tombés simultanément sur le pont de la frégate *D'Assas* montre l'ampleur de telles blessures. Le premier souffre d'une double fracture de la jambe et du bras et présente une impressionnante déchirure du pli de l'aîne. À l'admission du second blessé, « Toutaine, Jean-Marie », « on notait : commotion cérébrale assez considérable avec perte de connaissance, symptômes persistants de la contusion du cerveau ; fractures de plusieurs côtes gauches sans trouble de la respiration ; fracture comminutive<sup>1843</sup> de la cuisse droite (tiers supérieur) ; plaie des téguments, lésion profonde de la veine crurale ; infiltration sanguine, hémorragie quand on cesse de comprimer la plaie ; volume énorme de la cuisse qui est violacée ; pouls assez petit, fréquent, agitation<sup>1844</sup> ». Devant ces graves accidents, les médecins estiment bien vite les chances de survie et les protocoles à suivre. Face aux traumatismes crâniens, les officiers de santé n'ont pas d'autres moyens curatifs que la trépanation, dont l'emploi se raréfie, et .... la patience<sup>1845</sup>. Les étourdissements prolongés comme les simples contusions sont tenus pour des maux anodins que la pose de sangsues, voire la saignée directe, sont censés apaiser. Ordinairement préservatrice, la chirurgie se fait audacieuse par désespoir devant des fractures ouvertes et multiples, les médecins comparant alors explicitement leurs opérations à celles menées sur le champ de bataille. Durant un seul semestre « ordinaire » (juin-décembre 1859), ce ne sont pas moins de cinq désarticulations axio-fémorales — c'est à dire l'amputation de la jambe et de la hanche — qui sont pratiquées sur des gabiers à l'hôpital de Saint-Mandrier. Ces très lourdes interventions sont généralement fatales. Menée le soir même, afin de parer le risque de la gangrène, la désarticulation axio-fémorale que subissent deux marins du *D'Assas*, menée sous anesthésie, précède de quelques heures leur décès<sup>1846</sup>. Moins de trois semaines

<sup>1841</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. 53-56 ; François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 27-28.

<sup>1842</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien major, Mr. Numa Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1843</sup> Fracture complexe avec plusieurs fragments osseux.

<sup>1844</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Dr Jules Roux, Premier chirurgien en chef de la Marine, « Rapport sur les blessés français, autrichiens et sur les marins traités à l'Hôpital de la Marine de Saint-Mandrier, du 3 juin au 31 décembre 1859 », 31 décembre 1859.

<sup>1845</sup> L. Saurel, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 242-252.

<sup>1846</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Dr Jules Roux, Premier chirurgien en chef de la Marine, « Rapport sur les blessés français, autrichiens et sur les marins traités à l'Hôpital de la Marine de Saint-Mandrier, du 3 juin au 31 décembre 1859 », 31 décembre 1859.

plus tard, une nouvelle chute de la grand-vergue sur le pont du *Redoutable* amène de nouveau le chirurgien en chef de l'Hôpital Saint-Mandrier à pratiquer l'amputation de la jambe (trans-tibiale ?), suivie, six mois plus tard, d'une désarticulation complète, mais salvatrice, de la cuisse<sup>1847</sup>. Pour les survivants de ces mutilations, qui disposaient alors d'une offre réduite de prothèses en bois et en cuir et largement inadaptées à la marche, venait alors le temps de la réforme ou des emplois réservés.

### 1. 2. 2. L'écrasement des pieds et l'arrachement des mains pour les artilleurs

Si l'avant-bras et les mains sont, au quotidien, les parties du corps des gabiers les plus exposées aux blessures, les jambes et les pieds sont les membres des canonniers les plus souvent atteints. Considérable dans les batteries basses des navires de ligne, le recul des bouches à feu menace d'écraser les pieds de leurs servants, dont les chaussures, quand ils en portent, ne sont pas renforcées de métal. Les entraînements comme l'expérience des maîtres-canonniers apprennent à deviner les mouvements de chaque pièce. Parvenant près d'une bouche à feu de la *Syrène*, un des héros d'Eugène Sue, qui sert comme médecin durant la bataille de Navarin, prévient son assistant en ces termes :

« *Eh donc ! c'est toi qui pointes ce canon là Guilbo ? dit-il à un grand garçon qui jouait avec sa corne d'amorce ...*

*Oui, maître....*

*Ah ça, tu connais son caractère, tu sais que c'est « l'enragé », qu'il porte dix toises de plus que les autres ! ... mais qu'il a un fameux recul... Ainsi veille à tes pattes...*

*Merci maître... 1848 ».*

Dans les centres d'entraînement à la mer comme à terre, les canonniers sont exposés aux mêmes risques. En 1858, le chirurgien du navire-école de canonage, le *Suffren*, signale une moyenne de 202 consultations mensuelles et dénombre, en sept mois, 179 plaies « simples et contuses », 154 contusions et fractures<sup>1849</sup>. Trois années plus tard, le traité de chirurgie de Louis Saurel tient le broiement des pieds pour « l'accident » type des artilleurs : « les roues des canons en sont la cause habituelle<sup>1850</sup> ». Pourtant fixées et sans recul, les caronades mêmes ne sont pas sans danger quand la poignée de fer de la vis de pointage s'échappe<sup>1851</sup>. À ces blessures graves, mais

<sup>1847</sup> *Ibidem*.

<sup>1848</sup> Eugène Sue, *Combat de Navarin* (1842), dans le texte numérique sur l'exemplaire de la seconde édition du Royal Keepsake, donnée par Mme Vve Louis Janet, Paris, 1842 et saisi par S. Pestel pour la collection électronique de la Bibliothèque Municipale de Lisieux (23.01.2001). Texte relu par Y. Bataille.

<sup>1849</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 3-6 et 7, Chirurgien major Pellegrin, Rapport médical du *Suffren*, 8 août 1858.

<sup>1850</sup> L. Saurel, *Traité (...), op. cit.*, p. 305.

<sup>1851</sup> *Ibidem*, p. 9.

ordinaires, s'ajoutent celles qui résultent de la précipitation et des incidents de tir<sup>1852</sup>. La détonation prématurée d'une gargousse provoque enfin de sérieuses brûlures et bien souvent l'arrachement des bras ou des mains. Exigeant une cadence des feux soutenue, les saluts d'artillerie font parfois négliger les procédures de sécurité encadrant l'écouvillonnage des pièces se chargeant par la gueule puis leur chargement. Quand les bouches à feu se chargeant par la bouche disparaissent au profit des pièces à culasse rayée, la fermeture de la vis de culasse peut également être fatalement négligée lors d'un salut ou d'un exercice. Les bras des canonniers paient alors le prix fort de cette hâte<sup>1853</sup>. Plus rares, mais inévitables, les accidents mortels endeuillent tristement les fêtes nationales, quand les saluts au canon sont légion :

« La fête célébrée hier », écrit le chargé de France à Tunis le 15 juillet 1880, « a été attristée par un douloureux événement arrivé en rade de La Goulette à bord de la *Reine-Blanche*. Dans la salve de midi, un accident survenu à une pièce a causé la mort de trois hommes. Un quatrième est grièvement blessé. Les obsèques des victimes ont eu lieu ce matin à La Goulette. J'y ai assisté avec le commandant du stationnaire, son état-major et le personnel du consulat général. le bey s'est fait représenter par l'amiral gouverneur de La Goulette, plusieurs officiers supérieurs et un détachement de soldats tunisiens de toutes armes<sup>1854</sup> ».

### 1. 2. 3. Les chauffeurs surexposés aux atteintes pulmonaires

Dans des salles de machines, où d'importantes poussières s'accumulent malgré les ventilateurs, les mécaniciens et les chauffeurs des décennies 1850-1870 sont exposés aux maladies professionnelles ordinaires des ouvriers de la métallurgie et de la chimie. Le saturnisme, surveillé de près par les médecins depuis les travaux de Lefèvre<sup>1855</sup>, n'est pas totalement éliminé, pas plus que ne le sont les atteintes ophtalmologiques provoquées par les feux des chaudières<sup>1856</sup>. Sous le Second empire, la réputation de dureté extrême du métier de chauffeur n'est pas sans faire penser aux propos scandalisés dénonçant le sort des cérusiers comme des travailleurs(-ses) du phosphore<sup>1857</sup>. Les chauffeurs comme les mécaniciens sont, en outre, les personnels de l'équipage les plus exposés aux maladies pulmonaires. La première raison tient aux conditions thermiques de « la chauffe ». Dans une atmosphère brûlante, vite saturée de particules diverses, les chauffeurs doivent, pour tenir la vitesse demandée, travailler des heures durant face aux chaudières, quelque soit la température. En plein cagnard estival, si les manches à air ne font pas venir assez d'air pour

<sup>1852</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. V (1858-1859), n° 3-6 et 7, Chirurgien major Pellegrin, Rapport médical du *Suffren*, 8 août 1858.

<sup>1853</sup> L. Saurel, *Traité (...), op. cit.*, p. 8 et n. 2 p. 8.

<sup>1854</sup> SHD-V-M, BB 8-757, M. Roustan, chargé d'affaires de France à Tunis, à M. de Freycinet, ministre des Affaires étrangères, à Paris, Tunis, le 15 juillet 1880.

<sup>1855</sup> Dr. Michel Valentin et Médecin-Général Pierre-Marie Niaussat, « Le rôle fondamental d'Amédée Lefèvre médecin de la Marine (1798-1869) en médecine du travail et en histoire de la médecine », Communication présentée le 9 juin 1979 devant la Société française d'Histoire de la Médecine. Texte disponible sur : <https://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx1979x013x004/HSMx1979x013x004x0407.pdf>

<sup>1856</sup> H. Rey, *Hygiène navale (...), op. cit.*, p. 62.

<sup>1857</sup> H. Langlois, « La Dévastation (...) », art. cité, p. 582-614.

les soulager, les hommes souffrent de terribles céphalées contre lesquelles les médecins opposent l'ingestion de plusieurs litres de café<sup>1858</sup>. Ceux qui livrent alors leurs corps suants à l'air « glacé » s'exposent inévitablement à de lourdes complications, prédisent les médecins. Pour ces derniers, comme pour tant de leurs pairs, l'imprudence et l'intempérance ouvrières ne-sont elles pas les grandes causes des maladies du monde du travail<sup>1859</sup> ? À la fin du siècle, le métier demeure enveloppé d'une triste réputation, bien méritée par ailleurs. Alors que les machines disposent enfin de ventilateurs puissants et bénéficient de la chauffe mixte, le travail use toujours les soutiers et les chauffeurs, que l'industrialisation a totalement relégués à fond de cale : « Ces hommes ne quittent jamais les fonds de nos bâtiments où règne une température plus que tropicale », écrit l'amiral Humann en 1897, avant d'évoquer la marine hybride de sa jeunesse, quand « les matelots chauffeurs armaient la chaloupe et serraient les basses voiles. Leur service les conduisait fréquemment au grand air<sup>1860</sup>. Aujourd'hui ils s'étiolent et dépérissent en quelques années<sup>1861</sup> ». Frappé par leur usure physiologique, l'amiral Humann propose une combinaison de mesures attractives — diminuer le temps de service donnant droit à la retraite — et réparatrices — l'amélioration des rations —, sans perdre de vue les possibilités d'avancement. C'est cette idée de promotion qu'il avancera de nouveau, l'année suivante, en prenant le commandement de l'escadre de la Méditerranée et du Levant. Cette combinaison de réponses hygiénistes (alimentaires) et administratives (retraite anticipée) dit assez bien le sentiment de nécessité qui enveloppe le métier le plus nécessaire et le moins considéré de la Marine à l'âge de la vapeur.

## **2. « Il est rare que la civilisation n'achète pas un progrès au prix d'un péril<sup>1862</sup> » : une lente amélioration du quotidien, mais de constants dangers (1870 env.-1910 env.)**

La construction, les croisières comme l'entretien des navires de l'âge industriel confrontent les ouvriers et les marins à des situations professionnelles comme à des environnements nouveaux et changeants tel cet univers de fumées, de graisses minérales et de flammes où évoluent les chauffeurs. Le travail des caliers et des magasiniers est bousculé par le compartimentage de la cale, que facilite la construction des coques en fer, avant que l'électrification des appareils, de l'éclairage et des communications ne renforce la segmentation des espaces intérieurs. L'évolution matérielle et sanitaire des métiers n'a bien sûr pas échappé aux médecins, qui ont apprécié la transformation progressive, mais radicale de l'environnement<sup>1863</sup>.

<sup>1858</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, Chirurgien-major du *Héron*, 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>1859</sup> *Ibidem*, n° 54, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Auguste Cauvin, Chirurgien-major de l'*Éclairneur*, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861.

<sup>1860</sup> Cette mobilisation des soutiers et des chauffeurs occasionnels est une pratique commune au milieu du siècle sur les paquebots des compagnies maritimes. Cf. X. Daumalin et O. Raveux, « Autour de l'explosion (...) », art. cité, p. 28.

<sup>1861</sup> SHD-V-M, BB 4-2260, VA Humann au ministre de la marine, VA Besnard, 5 octobre 1897.

<sup>1862</sup> M. Le Roy de Méricourt, *Recueil de rapports (...)*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>1863</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. VIII (1862), n° 4, Chirurgien de 1<sup>e</sup> classe Sylvain Aubert, Rapport de fin de campagne, Janvier 1862.

Considérant, à la fin de son rapport, l'intérêt des frégates cuirassées sur le plan de l'hygiène navale, le médecin-major de la *Gloire* met en avant leurs différents atouts : « (largeur des prises d'air atmosphériques (sic), étendue de ses ouvertures de répartition aérienne, grandeur des coursives permettant une circulation facile, absence d'encombrement, dimensions très spacieuses de la batterie, sorte de ventilation naturelle par les panneaux de la cale, heureuse disposition de son hôpital, doublage d'une grande étendue de la cale, mesures hygiéniques bien entendues<sup>1864</sup> ». Ce jugement positif sur les grandes unités cuirassées ne sera pas ultérieurement remis en cause. Sans nostalgie pour les « murailles de bois » encombrées et humides, les médecins apprécient l'extension des logements et de leur infirmerie, l'accroissement des sabords, la dotation des navires en hublots lenticulaires, l'emploi enfin de ventilateurs mécaniques de plus en plus puissants après 1880. Si l'on fait la part des choses entre les doctrines hygiénistes et ses grandes peurs — ainsi le « marais nautique » — et ce que donnent à voir les tableaux sanitaires, ces espérances sont assez justifiées. Dans une certaine mesure, l'industrialisation a bien fini par résoudre ces grands maux navals qu'étaient l'humidité, l'intolérable et dangereuse promiscuité, la saleté enfin. Les marins disposent effectivement d'espaces de vie et de travail plus amples, les infirmeries, de mieux en mieux isolées, deviennent, dans le dernier tiers du siècle, de vrais lieux de repos et d'authentiques hôpitaux de campagne. L'humidité recule nettement. Après 1880, le développement des flottilles côtières surfacières et sous-marines contredit certes l'optimisme médical. Les petites unités surfacières, — les torpilleurs, les vedettes, les monitors —, embarquent en effet, par vent fort, des paquets d'eau ce qui enveloppe toute sortie d'humidité et de froid. Au tournant du siècle, les premiers sous-mariniers souffrent du voisinage dangereux des acides dans un air confiné et malsain. Très forte, la promiscuité des sous-mariniers, la chaleur de four dégagée par les machines à vapeur, la saleté enfin sont autant de points noirs qui mettront plusieurs décennies à être résolus. Conscients de ces inconvénients, les médecins de la Marine n'en perdent pas moins de vue les avantages de ces diverses « fritures ». Les marins qui sont nés au sein des sociétés halieutiques ponantaises et méditerranéennes n'ont-ils pas l'habitude, depuis leur jeunesse, de naviguer sur de petites unités ? La promiscuité leur paraît d'autant plus tolérable que le service sur une petite unité est intéressant, la discipline légère, le commandement familièrement paternel, et . . . les escales nombreuses.

Les changements bénéfiques qu'apporte (ou doit apporter) l'industrialisation des forces navales ne sont pas soudains toutefois puisque la prudente politique de construction navale favorise la plus longue coexistence possible des systèmes énergétiques et des matériaux « anciens » et « modernes ». Les grandes fatigues imposées aux équipages de la marine à voiles et des flottes mixtes ne disparaissent donc pas comme par enchantement après 1860, avec la motorisation généralisée des navires. Des accidents communs dans la vieille marine à voiles — la chute ou la noyade — demeurent d'une désolante banalité tout au long des deux décennies suivantes. Enfin, l'industrialisation navale comporte un certain nombre de nouveaux risques sanitaires. Pour partie, ces risques viennent d'équipements et de produits militaires inédits aussi dangereux que les poudres B. Pour une part, la menace n'a rien de maritime. Éliminée au milieu du siècle au profit du blanc de zinc, bien connu pour son innocuité, la céruse est ainsi de nouveau admise en 1867 dans les

<sup>1864</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, n° 27, Chirurgien-major, Numa Huillet, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

arsenaux. Sans être très explicite et se cachant sous des formules aussi anodines que « peinture blanche au ripolin », son emploi sur les parties habitées et dans les postes de repos ne fait guère de doute dans les décennies suivantes. Sur les chantiers navals, où le minium est le protecteur anti-rouille le plus utilisé, le saturnisme est également un mal ordinaire.

## 2. 1. Les formes anciennes de l'accidentologie navale reculent ... lentement après 1860

Les formes de l'accidentologie navale des premières décennies du siècle demeurent communes au début du second XIX<sup>e</sup> siècle et ne se raréfient pas avant 1870. Pour une part, la raison de cette permanence tient à l'hybridation des systèmes propulsifs et l'importance de la main d'oeuvre dans les tâches logistiques. Comme les premières frégates cuirassées sont le dernier âge d'or (ou le chant du cygne), de la propulsion à la voile, chaque croisière de l'escadre à la voile seule est ponctuée de graves accidents jusqu'au retrait de ces unités à la fin de la décennie 1870<sup>1865</sup>. Après la suppression de toute propulsion vélique sur les navires de l'escadre, la chute se fait plus rare, mais demeure encore une réalité sur les navires-écoles comme sur les plus anciens transports-écuries à propulsion mixte. Lancés sous le Second empire et les premières années de la République, ces vétérans ne sont-ils pas encore en service trente années plus tard<sup>1866</sup>?

Sur les navires de la Belle Époque, la motorisation incomplète ou segmentée des tâches et manoeuvres militaires et logistiques demeure la cause majeure des accidents. Aucune tâche d'importance à bord — servir une pièce lourde, ravitailler le navire, charbonner — n'est en effet totalement motorisée ni automatisée<sup>1867</sup>. La segmentation des opérations de transport expose inévitablement les matelots aux dangers que présentent la chute ou la rupture des matériaux et des objets. Sans surprise, ce sont les marins chargés de la batellerie, du charbonnage, du service des pièces et des machines que menacent ces diverses opérations de transport de la terre à la mer puis d'une partie à l'autre du navire. Sur le croiseur porte-torpilleurs *Foudre*, le major signale en 1898 parmi les lésions les plus graves deux contusions par « écrasement dans un engrenage en mouvement, dans le croc d'un palan », ainsi qu'une fracture provoquée par une amarre brisée<sup>1868</sup>. La chute des obus sur les pieds et les tibias est également ordinaire sur les grandes unités comme sur le navire-école de canonnage. À la fin du siècle, les blessures les plus fréquentes des stagiaires-canonnières — la fracture des os des pieds et l'écrasement des orteils — sont celles que l'on notait 20 ou 30 ans auparavant. Les mêmes causes — la chute des obus — provoquent les mêmes blessures. Durant l'hiver 1882, une corvée d'une douzaine de matelots, chargés de ramener sur l'*Océan* du matériel de pyrotechnie, essuie une rafale très violent dans la rade de Toulon et sombre, ce qui

<sup>1865</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n°27, Chirurgien major, Mr. Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1866</sup> Amiral Auphan, *L'Honneur de Servir*, op. cit., p. 28-30.

<sup>1867</sup> SHD-T-M, 170 C-159, Ingénieur de la Marine Finaz, « Notes sur certaines questions intéressant les navires de la Flotte et plus particulièrement les navires de l'escadre », 10 septembre 1891. Rapport manuscrit transmis au Ministre de la Marine, Édouard Barbey, 18 septembre 1891.

<sup>1868</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIV (1894-1903), n° 6, Joseph Kergrohen, Médecin du *Foudre* (1<sup>er</sup> novembre 1897-30 septembre 1898), 30 septembre 1898.

entraîne la noyade des canotiers et du patron engoncés dans leurs vêtements d'hiver et leurs cirés<sup>1869</sup>. À bord, le transport d'un endroit à l'autre des subsistances, des matériels et du charbon n'est jamais une affaire anodine d'autant moins que l'urgence comme l'émulation entre les navires enveloppent tout ce remuement de hâte, de fatigue et de risques. Les matelots de la manoeuvre du *Kléber* subissent la moitié des 120 blessures aux mains, aux pieds comme aux jambes enregistrées en 1905 sur ce croiseur<sup>1870</sup>. Meilleures que par le passé, les protections individuelles prévues pour le charbonnage, telles que les lunettes à escarbilles, les chaussures renforcées et les gants, sont soit négligées par l'encadrement soit tout bonnement insuffisantes. Ces négligences ne sont, à dire vrai, que le reflet des pratiques civiles.

## **2. 2. La salle des machines et les batteries : les hauts-lieux des accidents meurtriers**

Parmi les lieux les plus exposés aux accidents professionnels comme aux catastrophes, les cuisines, les batteries et la salle des machines tiennent une place particulière. Aucun lieu n'est toutefois plus dangereux que la salle des machines et ses proches environs (soute à charbon) car les différentes parties mobiles de la machine, le feu des foyers, la vapeur des chaudières et des tubes forment un ensemble de menaces à la fois individuelles — le broiement d'un membre pris dans un engrenage — et collectif<sup>1871</sup>.

### **2. 2. 1. Le théâtre des plus grands dangers : la salle des machines**

Le danger n'est pas ici purement mécanique ou cinétique comme il peut l'être dans une usine textile, toute parcourue de courroies, mais également thermique<sup>1872</sup>. Le manque de solidité d'une chaudière, la crevaisson des tubes, la projection soudaine des soupapes ont en effet des conséquences d'autant plus dramatiques que ces accidents surviennent dans des espaces clos dont on ne peut s'enfuir que par une échelle de sortie et d'étroites coursives. Comme la salle des machines est un lieu confiné, tout dégagement de vapeur brûlante et toute explosion ont les mêmes effets que dans une mine ou la batterie d'un navire de guerre. Sur le *Roland*, dont une des chaudières explose à Toulon en septembre 1858, mais également sur le *Comte d'Eu*, frappé par la même calamité le 2 août 1847, les personnels des machines présents ou proches sont enveloppés par une nuée ardente qui étouffe et aveugle les victimes. La présence d'esprit de ceux qui plongent alors à terre ou se réfugient dans les soutes à charbon les sauve, tandis que leurs camarades, enveloppés de vapeur et de cendres, ruisselant d'eau bouillante, meurent immédiatement ou endurent les souffrances les plus atroces avant de rendre l'âme<sup>1873</sup>.

<sup>1869</sup> DAVELUY, I, p. 24-25.

<sup>1870</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Médecin d'escadre, « Inspection générale. Service Sanitaire », 1<sup>er</sup> août 1912.

<sup>1871</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, n° 39, Chirurgien-major du *Héron*, 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.

<sup>1872</sup> À titre de comparaison : F. Jarrige, « Pris dans l'engrenage ? (...) », art. cité, , p. 28-30.

<sup>1873</sup> L. Saurel, *Traité de chirurgie*, (...), *op. cit.*, p. 158-168.

Fréquentes et spectaculaires au milieu du siècle, la rupture comme l'explosion du système-moteur se font ultérieurement plus rares quand se précisent les connaissances théoriques et pratiques sur la résistance et l'usure des pièces. Les grands accidents qui ont endeuillé la marine de Louis-Philippe ne disparaissent pas toutefois après 1860. Outre les retours des flammes des chaudières, l'allumage des feux, la rupture d'un joint de tuyautage, provoquent leurs lots de graves brûlures que l'introduction de la lanoline, après 1907, sera seule en mesure de bien soigner<sup>1874</sup>. En 1877, l'escadre est endeuillée par l'explosion d'une des chaudières de la *Revanche* qui perd plusieurs dizaines de marins dans cet accident, assez spectaculaire pour faire l'objet de poèmes, d'articles et de gravures<sup>1875</sup>. Sous ses formes les plus graves ou non, l'accidentologie des salles des machines diminue lentement. L'usure précoce des machines, qui sont soumises aux exigences des entraînements comme à la variation des ordres, est assez rapidement suspectée. À la fatigue accélérée des matériels s'ajoutent l'accumulation des erreurs, la fatigue, l'excessive rotation des personnels et le déficit en spécialistes. Outre les blessures mineures, mais douloureuses que provoquent le maniement et le piétinement du charbon, l'enfoncement des boîtes crâniennes par une caisse comme le tranchement du pied par la chute des tiroirs de chaudières, rythment banalement toute croisière de l'escadre de la Belle Époque<sup>1876</sup>. Consacré aux accidents d'appareils à vapeur, un rapport de 1908 dénombre puis analyse les incidents graves dans les établissements de la Marine et sur les bateaux de l'Etat : deux morts en 1906 pour quatorze blessés légers et graves, mais pas moins de douze morts en 1907 et autant de blessés, soit le même nombre de blessés et de tués que déplorent alors l'ensemble des établissements industriels, des compagnies ferroviaires et des navires de la marine marchande. Ramenés au nombre de chaudières et de récipients à vapeur comme à la puissance en chevaux des machines, les résultats de la Marine s'avèrent aussi mauvais. Sur les navires de commerce et les paquebots de compagnies, on compte une moyenne de 7,9 blessés pour 10 000 appareils contre 56 pour la marine de l'État<sup>1877</sup>.

### 2. 2. 2. Quand Bellone tue ses dévots

Outre la salle des machines, les batteries et les casemates ou tourelles sont les lieux les plus exposés aux accidents collectifs, la manipulation des gargousses et des obus, mais également la mise à feu des pièces étant autant d'occasions d'erreurs — surdosage de la chambre — et d'accidents techniques. Introduit au lendemain de la guerre de Crimée, le chargement par la culasse des canons rayés exige le verrouillage méticuleux du bloc culasse. L'obturation imparfaite de ce bloc le projette ou le fait éclater, tandis que les gaz brûlants s'échappent de l'arrière du tube. Fréquents outre-Manche, où la décision est prise de revenir au chargement par la bouche, ces

<sup>1874</sup> M. Héderer, « Brûlures et lanoline », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1924, n° 114, p. 262-301.

<sup>1875</sup> SHD-T-M, 170 C-148, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, VA Fourichon, 15 mai 1877.

<sup>1876</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Médecin d'escadre, « Inspection générale. Service Sanitaire », 1<sup>er</sup> août 1912.

<sup>1877</sup> SHD-V-M, BB 8-1796, Commission sénatoriale d'enquête sur la Marine, 1907-1908.



accidents n'épargnent pas la marine française<sup>1878</sup>. Devenus aujourd'hui très rares avec le déclin de l'artillerie navale et l'automatisation des feux<sup>1879</sup>, les incidents de tir demeurent banalement communs avant 1945, particulièrement lors des essais en mer de l'artillerie des navires. En 1895, l'explosion d'un canon de 47 sur le *Bouvines* tue le matelot servant la pièce, mutile à mort un lieutenant de vaisseau et blesse l'amiral Chateauminos qui présidait la commission d'essais<sup>1880</sup>. Le 22 septembre 1908, une série d'erreurs comme l'emploi d'un système archaïque de mise à feu entraînent la détonation prématurée d'une charge, alors que la culasse d'un canon lourd du *Latouche-Tréville* était restée ouverte. Treize marins meurent sur le coup, une dizaine de leurs camarades sont blessés<sup>1881</sup>. À la fin du siècle, l'introduction d'explosifs bien plus puissants que la poudre noire pose aux autorités médicales la question de la dangerosité des gaz. Bien naturellement, l'enfermement des canonnières dans des tourelles, où sont logées les plus grosses pièces, fait craindre leur empoisonnement par l'oxyde de carbone et les composés nitreux de la poudre. Renonçant à l'emploi des ventilateurs ordinaires, employés en temps de paix, les médecins hésitent entre plusieurs solutions dont l'emploi d'air sous pression, dans des réservoirs spéciaux, l'utilisation de bouteilles d'oxygène, mais également des matériaux capables d'absorber les gaz. L'emploi de tenues spéciales pour les servants des pièces et de masques « à gaz » demeure encore à l'état de projet<sup>1882</sup>.

## **2. 3. Une série de catastrophes à la Belle Époque : de nouveaux systèmes d'armes mal maîtrisés**

Demeure enfin la dangerosité de produits et de systèmes d'armes nouveaux, dont les poudres B et les sous-marins provoquèrent les calamités les plus meurtrières et les plus médiatisées<sup>1883</sup>.

### **2. 3. 1. La poudre B : une tueuse en série (1899-1911)**

L'emploi d'explosifs nouveaux livrés par l'industrie chimique pose en France comme dans tous les pays occidentaux de très sévères déconvenues en provoquant avant 1914 pas moins de 30 accidents qui entraînent la mort de 700 personnes. Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la réception et le stockage de la « poudre B », dont l'instabilité s'accroît avec le temps et la chaleur ambiante, font poser sur les équipages, les ouvriers et les populations proches des ports un danger mortel, mais

<sup>1878</sup> P. Louvier, *La puissance*, (...), *op. cit.*, p. 347-350.

<sup>1879</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Explosion\\_de\\_la\\_tourelle\\_numéro\\_2\\_de\\_l%27USS\\_Iowa](https://fr.wikipedia.org/wiki/Explosion_de_la_tourelle_numéro_2_de_l%27USS_Iowa)

<sup>1880</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_espinassy\\_charles.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_espinassy_charles.htm) ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_chateauminos\\_paul.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_chateauminos_paul.htm).

<sup>1881</sup> *Le Yacht*, 24 octobre 1908.

<sup>1882</sup> Dr. Cloaguen, « Préparation du service de santé au combat », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, n° 97, p. 294-302.

<sup>1883</sup> T. Vaisset, « Death in port (...) », art. cité, p. 102.

difficilement compris et surtout admis, au grand dam des meilleurs enquêteurs<sup>1884</sup>. Entre 1893 et 1905, une vingtaine d'incidents, meurtriers ou non, surviennent dans les poudreries nationales, à bord des navires de guerre, dans les dépôts algériens et coloniaux. Trois drames endeuillent particulièrement la Cinquième Préfecture en 1899, en 1909 puis en 1911<sup>1885</sup>.

Durant la nuit du 5 mars 1899, la destruction de la poudrière de Lagoubran réduit à néant un village proche, alors en pleine expansion, et provoque la mort d'une cinquantaine de civils. Dans un vaste périmètre de trois kilomètres, les voisins et les marins trouvent des débris divers et des blocs de pierre, projetés par le souffle. Huit années plus tard, la Marine est directement touchée par l'explosion du *Iéna* qui, le 12 mars 1907, tue 118 marins du navire<sup>1886</sup>. Quelques jours après un accident meurtrier ayant frappé le cuirassé la *Gloire*, la destruction de la Sainte-Barbe du *Liberté*, le 25 septembre 1911, provoque le décès du cinquième de son équipage<sup>1887</sup>, dont une partie était revenue aider leurs camarades. L'explosion, qui brise le navire et projette des milliers d'éclats et de projectiles divers, fauche également des secours venus d'autres navires et les personnels des unités proches. Ce ne sont pas alors moins de 226 marins qui perdent la vie ; 328 sont blessés. Il s'agit du pire drame que subit la Marine en temps de paix depuis 1815 jusqu'à nos jours.

### 2. 3. 2. Sur un sous-marin, tout incident est grave, toute erreur fatale

Le développement des activités sous-marines, portuaires et militaires, est une autre cause majeure de mortalité et d'invalidité. Facilité par la généralisation des cloches puis des scaphandres dits « pieds lourds », le travail sous l'eau passe, à juste raison, pour dangereux et si pénible, qu'il exige des « costauds », sans problème cardiaque. Avivée par la connaissance navale des accidents de décompression décimant les pêcheurs d'éponge et de corail<sup>1888</sup>, la prudence des médecins permet

---

<sup>1884</sup> Georges Blanchon, « La poudre B et la Marine », *Revue des Deux Mondes*, t. 6, 1911, p. 554-578. Texte disponible : [https://fr.wikisource.org/wiki/La\\_Poudre\\_B\\_et\\_la\\_marine](https://fr.wikisource.org/wiki/La_Poudre_B_et_la_marine)

<sup>1885</sup> François Schwerer, « L'Affaire de la poudre B », *Histoire de la Marine*, 11, Hiver 2008, p. 22-49.

<sup>1886</sup> Sur le *Iéna*, on attend (avec une impatience assagie) la publication des actes du colloque « L'affaire de l'Iéna. Poudres et Marine : politique, risque et sécurité », organisé à Paris les 16 et 17 octobre 2008, et coordonné par l'Association du patrimoine poudrier et pyrotechnique et le Département d'histoire de l'armement.

<sup>1887</sup> Jean Tonnelé, « La catastrophe de la "*Liberté*" 25 septembre 1911 », *Neptunia*, 1962, n° 68, p. 24-29 ; Florence Guy, « La catastrophe de Lagoubran », *Société des Amis du vieux Toulon et de sa région*, n° 118, année 1996, p. 87-93 ; *eadem*, « Trois catastrophes survenues dans l'enceinte de Toulon, 1899-1907-1911, mémoire de maîtrise en Histoire, Université de Nice, Juin 1996 (non consulté) ; E. Maushart, *Toulon, les catastrophes de la poudre B*, chez l'auteur, 2003 (non consulté) ; T. Vaisset, « Death in port (...) », art. cité, p. 91-109 ; Olivier Vermert, « Lagoubran 1899 ? Boum ! Et Après ? », Cuverville. Maison toulonnaise fondée en 1995, Lettre d'information, posté le mercredi 13 octobre 2004 ; [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>1888</sup> Alfred Leroy de Méricourt, « Considérations sur l'hygiène des pêcheurs d'éponges », *Annales d'Hygiène publique et de médecine légale*, t. 62, 1869, p. 279 ; Y. D. Yérakis, *Pêcheurs d'éponges (...)*, *op. cit.*, p. 23 ; 81 ; 84-85.

toutefois de limiter les accidents les plus graves<sup>1889</sup>. Quand le pire survient, il est vrai, un homme perd la vie ou demeure invalide. Il n'en va pas, hélas, de même à bord des sous-marins où l'accident le plus anodin menace la vie de tout l'équipage.

Au tournant du siècle, la constitution précoce de flottilles sous-marines sur les côtes françaises et nord-africaines est suivie de plusieurs incidents graves et mortels. La première menace qui plane sur l'intégrité de ces unités submersibles est leur discrétion comme l'imprécision de leurs évolutions, ces deux éléments multipliant les risques d'abordage, de collisions et d'éperonnage. Détaché dans la flottille des sous-marins de Toulon en 1908, le futur amiral Decoux a conservé le souvenir de croisières toujours incertaines où « nous frôlâmes de près, dans telles séances, la collision grave, c'est-à-dire la catastrophe<sup>1890</sup>». Aggravées par la succession des prototypes, l'imperfection de certains matériels comme la concentration des gaz détonants ou toxiques sont les deux causes principales des accidents internes. Lors de la révision du *Gymnote* en 1905, l'explosion d'une poche d'hydrogène blesse gravement deux quartiers-mâîtres. L'année suivante, un incident mineur gêne la fermeture du capot du *Lutin*, attaché à la base de Bizerte. Incontrôlée, la plongée trop rapide entraîne une explosion, qui abat le bâtiment par trente mètres de fond, où l'équipage trouve immédiatement la mort<sup>1891</sup>. Durant un essai d'immersion à 25 mètres de profondeur, soit la profondeur maximale à laquelle pouvait descendre le *Thon*, la pompe d'assiette, mise en route pour épuiser la caisse centrale et faciliter la remontée, refuse de fonctionner, l'appareil « étant lui-même à la limite de sa puissance ». Hésitant à lâcher les plombs de sécurité ce qui aurait fait brutalement remonter le navire, le commandant et son second actionnent la chasse à l'air comprimée, opération risquée étant donnée la différence de pression créée : « l'air comprimé fut lancé à la pression voulue dans la caisse milieu, qui fort heureusement n'éclata pas. Et le bateau, qui n'avait pas dépassé 30 mètres, se mit à remonter doucement<sup>1892</sup>» L'origine de cette suite de tracasseries, heureusement corrigés par la solidité du matériel et la détermination du commandant, se révéla être le calcul erroné du poids du bâtiment à sa sortie, faussant évidemment la plongée et l'arrêt de la descente<sup>1893</sup>. Enfin, comme toujours, les mesures de sécurité peuvent, détournées, bloquées ou mal comprises, devenir des pièges mortels. Ainsi la transmission orale des consignes de sécurité, censée éviter la divulgation des secrets, s'avère non seulement bien vite obsolète, mais dangereuse, quand les premiers cadres sont relevés par des marins venus d'autres arrondissements et familiers d'autres

---

<sup>1889</sup> Cette question à laquelle le philanthrope Charles Flégel (1850-1928) consacra une grande partie de son énergie et de ses travaux est particulièrement forte dans les communautés portuaires grecques des années 1890-1930. Un article très récent sur cet homme et le contexte économique de la pêche au scaphandre donne une vue très complète des matériaux imprimés et archivistiques disponibles.

Charles Flégel, *La question des pêcheurs d'éponges de la Méditerranée*, La Canée, Imprimerie du gouvernement, 1905 ; Maïa Fourt, Daniel Faget, Thierry Pérez, « Lutter contre le Minotaure : résistances et mutations des communautés des pêcheurs d'éponges des ports de l'Archipel face à l'introduction du scaphandre pieds-lourds (1840-1922) », art. en cours d'impression (Presses Universitaires de Provence), 2020/2021.

<sup>1890</sup> J. Decoux, *Adieu Marine*, *op. cit.*, p. 85.

<sup>1891</sup> M. Ripard, « Note du 17 juin 1907 », cité par Gérard Garier, *L'Odyssée technique (...)*, t. 1., *op. cit.*, p. 104 ; *ib.*, p. 104-105 ; <https://arbrezel.hypotheses.org/3582>.

<sup>1892</sup> *Ibidem*, p. 86.

<sup>1893</sup> *Ibidem*.

règles. S'enfonçant en juillet 1905 le capot ouvert dans le lac de Bizerte, le *Farfadet* aurait pu éviter la catastrophe par la fermeture préalable du capot supérieur, afin de pouvoir actionner le clapet de chasse de l'air rejeté des water ballasts. Introduit à Cherbourg, mais ignoré à Bizerte par le commandant du sous-marin, cet équipement, placé sous le capot du kiosque supérieur, ne put être actionné à temps. Trouvant refuge dans un compartiment étanche, l'équipage mourut asphyxié, avant que le relèvement du sous-marin, retardé par une série d'incidents, fût mené à bon terme<sup>1894</sup>.

### **3. « Quelques jours plus tard, il donnait des signes manifestes d'aliénation mentale<sup>1895</sup> » : promiscuité, violences et désordres mentaux**

Les troubles psychiques font partie de l'horizon ordinaire du monde naval, à la mer comme à terre. Les romans anglo-saxons — *Moby Dick* de Melville bien sûr, mais également *HMS Ulysses* de Mac Lean ou *Typhon* de Conrad — montrent d'étonnantes folies, mais également les effets de la peur, de la violence et de la haine sur un équipage. Les romans de la mer continentaux — ainsi *Une Haine à bord* ou *Mon Frère Yves* —, sont également riches en anecdotes, plus ou moins romancées, donnant à voir les désordres psychiques sur les personnels et les voyageurs. Les sources employées par les historiens navalistes des époques moderne et contemporaine disent également les souffrances comme les errances de l'esprit. Éparses, peu loquaces, mais fréquentes, les remarques du commandement et des médecins sur les suicides, les automutilations, mais également les manies ou les troubles langagiers forment, une fois réunies, un tableau passablement inquiétant de la santé mentale des marins à terre comme à la mer. Si les tableaux statistiques imprimés manquent pour dresser un tableau comptable et comparatif avant la fin du siècle, l'impact sanitaire, mais également administratif des atteintes psychiques ou nerveuses n'est pas mince. Dans les dix premiers mois de l'année 1887, pas moins de 18 marins sont admis dans un asile d'aliénés à Marseille, leurs dossiers administratifs étant de la responsabilité du commissariat-général<sup>1896</sup>. Sur cette première manne documentaire, fragmentée, se greffent des récits plus élaborés, parfois des « tableaux navals », où sont dépeints les effets psychiques des violences sur les humbles et les mousses<sup>1897</sup>. Inquiétants témoignages, mais nullement surprenants si l'on songe aux conditions de vie et de travail des personnels de la Marine. Moins nombreuses et moins féroces que par le passé, les punitions corporelles sont légales à la mer, avant 1848, et, par la suite, les coups infligés aux sans-grades comme aux plus jeunes demeurent d'une certaine banalité<sup>1898</sup>. Les officiers de santé rencontrent quotidiennement ces misères et ces souffrances de l'esprit à la mer comme à terre, que ce soit dans les arsenaux ou dans les établissements pénitentiaires.

<sup>1894</sup> *Ibidem*, p. 104-105.

<sup>1895</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien-major de la *Gloire*, Huillet, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport médical, 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1896</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-492, Commissaire-général de la Marine au Préfet maritime (Toulon), 29 janvier 1887 ; *ibid.*, Le même au même, 16 février 1887 ; *ibid.*, Le même au même, 2 mars 1887.

<sup>1897</sup> G. de La Landelle, *Le tableau de la mer (...)*, p. 83-92 ; Thierry Sauzeau, « Les mousses ou « garçons » et la souffrance sociale (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », dans Frédéric Chavaud (sous la dir. de), *Histoires de la souffrance sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 77-86.

<sup>1898</sup> P. Masson, *La mort et les marins*, *op. cit.*, p. 163-166.

Passant en revue les recrues, les médecins ne manquent pas de repérer ceux que l'opinion nomme ici les « benêts », là les « fadas » ou les « ravis ». Employés pour accomplir les mille et une tâches répétitives et lentes de la vie maritime et rurale, ces simples peinent à comprendre ce qu'on leur demande sur un cuirassé, bredouillent un mauvais français et deviennent parfois les souffredouleurs de leurs camarades et des officiers marinières<sup>1899</sup>. Les officiers de santé sont également les premiers témoins des déviances qui accompagnent toute campagne difficile, particulièrement en temps de guerre : l'alcoolisation extrême, l'évitement, l'automutilation, le suicide enfin<sup>1900</sup>. Ces maux échappent d'autant moins aux médecins de marine comme aux officiers qu'ils sont eux-mêmes confrontés à ces souffrances et ce, dès leurs premières années de service. Les missions hospitalières, nautiques et coloniales, l'incertitude désespérante des concours, le surmenage et l'épuisement durant les épisodes épidémiques, n'épargnaient pas, en effet, les officiers de santé dont certains — Pellarin — ont admis leurs défaillances<sup>1901</sup>. Malgré les avantages matériels et sanitaires que leur procure leur grade, les officiers subalternes supérieurs ont également connu et reconnu les effets délabrants du huis-clos naval sur leur humeur. Durant de longues croisières, tous ne sont-ils pas alors condamnés « à se rencontrer journallement (...) à vivre avec des caractères aigris, maussades, insociables, à supporter leur ridicules et leurs déclamations jalouses, aussi pleines de fiel que dénuées de bon sens<sup>1902</sup> » ? Les souffrances endurées dans les toutes premières années de la vie navale sont ordinairement invoquées par leurs pairs pour expliquer les comportements les plus étranges des officiers supérieurs et généraux. La « rigidité proverbiale » de l'amiral Conrad, « qui l'a fait passer dans la Marine pour être d'une dureté sans exemple » a été forgée, écrit un biographe, lors d'une croisière éprouvante dans les mers du Sud. Placé sous le commandement d'un chef violent, qui infligeait à son équipage une multitude de punitions pour les raisons les plus futiles, Conrad revint très affecté par cette longue station, qui fut la matrice de sa rigueur disciplinaire<sup>1903</sup>. Dans ses souvenirs, l'amiral Daveluy évoque longuement le comportement déroutant de l'amiral Pottier, une des hautes figures de l'occupation internationale de la Crète en 1897-1898. Atteint d'une forme d'intempérance verbale toute « Haddockienne », cet homme courtois, sans doute atteint du syndrome de Gilles de la Tourette, ponctuait en effet chaque ordre d'un « m... » tonitruant, avant de lancer, en pleine conversation mondaine, un flot d'insanités particulièrement inopportunes, quand un prélat ou une tête couronnée honoraient le carré de leur présence. Connue dans toute la Marine, mais jamais tournée en ridicule, cette obscénité jaculatoire apparut, disaient les mieux informés, sur le *Borda*. Éprouvé par la promiscuité, l'aspirant de marine Pottier aurait alors développé cette atteinte contrastant douloureusement avec sa légendaire bonhomie et son sens de la discipline<sup>1904</sup>. Vraie ou non, l'explication montre bien qu'elle était assez vraisemblable ou fréquente pour être acceptée et répétée par ceux qui savaient les conditions de vie sur le *Borda* au

<sup>1899</sup> G. Hugo, « Souvenirs d'un matelot », livraison du 15 mai 1895, art. cité, p. 292.

<sup>1900</sup> Walter Bruyère-Ostells et Benoît Pouget, « Se tuer plutôt que d'être tué. Les suicides dans l'armée française lors de la guerre de Crimée », art. en cours de publication. Je remercie les auteurs pour m'avoir communiqué cette étude.

<sup>1901</sup> C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques (...)*, op. cit., p. 149-150 ; David McLean, « Surgeons of the Opium War : The Navy on the China Coast, 1840-42 », *The English Historical Review*, 121, n° 491, Avril 2006, p. 496.

<sup>1902</sup> H. Langlois, « La Dévastation (...) », art. cité, p. 602.

<sup>1903</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, op. cit., p. 298.

<sup>1904</sup> DAVELUY, II, p. 413.

milieu du siècle. Si les pratiques d'intégration des « fistots » sur le *Borda* permirent, dans une certaine mesure, de tempérer les violences interpersonnelles, les deux années passées à Navale n'en étaient pas moins une rude épreuve. L'arrachement familial, les menues vexations disciplinaires, l'émulation constante, le bachotage, la nourriture bien chiche avant 1860 pouvaient se coaliser pour abattre ces très jeunes gens et leur laisser d'importantes séquelles psychiques.

### 3. 1. Beaucoup de sources, d'omissions et de silences

Les atteintes et les pathologies psychiques échappent en partie à l'investigation historique. À notre connaissance, il n'existe pas en effet d'étude générale des atteintes psychiques dans la Marine du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce qui est écrit sur la période 1899-1914, la mieux documentée, reste loin derrière les travaux menés sur les forces militaires avant, et surtout durant, la Grande Guerre<sup>1905</sup>. Une des raisons de cette opacité tient à l'écartèlement archivistique des sources. La correspondance du commissariat-général de la Marine, chargé de suivre les marins et les ouvriers de l'arsenal aliénés, porte sur la durée de leur internement comme sur le traitement administratif et financier des dossiers<sup>1906</sup>. Les conditions de l'enfermement comme les observations des médecins aliénistes doivent être cherchées, en revanche, dans les archives départementales où ont été déposés les fonds des établissements chargés de recevoir ces aliénés<sup>1907</sup>. De riches ressources demeurent encore inexploitées. Au regard des délits les plus souvent signalés, tels que les cas d'insoumission, les sources judiciaires navales contiennent des matériaux passionnants<sup>1908</sup>. L'accumulation des rancoeurs envers les petits gradés, la maltraitance des marins les plus jeunes, le sentiment de persécution, le caractère souvent théâtral ou ostentatoire de l'insoumission frappent le lecteur contemporain de ces dossiers dont la relecture nécessiterait une approche conjointe, médicale et

<sup>1905</sup> Marcel Turbiaux, « Un psychiatre psychanalyste à l'ombre des épées. I. Angelo Hesnard (1886-1969), médecin de la Marine, neuropsychiatre, psychologue, hygiéniste », *Bulletin de psychologie*, t. 62, 6, 504, Novembre-Décembre 2009, p. 553-568.

<sup>1906</sup> SHD-T-M, 2 A 492, Commissaire-général de la Marine au Préfet maritime (Toulon), 29 janvier 1887 ; *ibidem*, du même au même, 16 février 1887 ; *ibid.*, du même au même, 2 mars 1887.

<sup>1907</sup> Comme ce chapitre sur les troubles et maladies psychiques a été rédigé dans les derniers temps de notre travail, nous avancerons quelques hypothèses. La Marine ne disposant pas à Toulon de centre spécialisé pour l'accueil de ses malades psychiques, une partie des patients que la préfecture fait interner ont été soignés dans la ville même. Un établissement toulonnais est ainsi construit au début de la monarchie de Juillet. Les malades sont également reçus dans des maisons spécialisées du Var (Pierrefeu) et des Bouches-du-Rhône. Avignon, qui disposait d'un vieux centre connu — initialement appelé la maison royale de santé d'Avignon — a probablement reçu des patients venant de Toulon puisque cet asile recevait ses patients de tout le Midi. Les archives départementales du Var, des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse, qui sont les dépositaires des dossiers médicaux des asiles, seraient donc à consulter pour jauger l'ampleur du phénomène et les détails de l'internement. Comme leur rayonnement était national, les plus côtés des établissements spécialisés parisiens — on pense à Charenton, établissement modèle au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle — ont probablement reçu des officiers venant des cinq ports de guerre, tel le commandant René Gillotin qui, victime de complications syphilitiques, y est interné en 1858. Comme les militaires admis à l'époque contemporaine ne font pas l'objet d'un classement distinct avant 1914, on doit envisager l'examen des fonds 4 X 511-538 déposés aux AD du Val-de-Marne. R. Jacquin, *De Constantinople (...), op. cit.*, p. 166-167 ; François Houdecek, « Prendre en charge les militaires aliénés sous l'Empire. L'Hospice impérial de Charenton », dans Walter Bruyère-Ostells, Benoît Pouget, Michel Signoli (dir.), *Des chairs et des larmes. Combattre, souffrir, mourir dans les guerres de la Révolution et de l'Empire, 1792-1815*, Presses Universitaires de Provence, Corps & Ames, 2020, p. 177-193 ; <http://psychiatrie.histoire.free.fr/hp/hp.htm>

<sup>1908</sup> Laurence Guignard, « Aliénation mentale et justice pénale : pour une histoire des représentations judiciaires », *L'Atelier du Centre des Recherches historiques, Revue électronique du CRH*, 5, 2009, Les archives judiciaires en question, Mis en ligne le 14 octobre 2009.

historienne, pour identifier les pathologies et leur survenue<sup>1909</sup>. Se pose enfin le redoutable problème du classement des atteintes. Puisqu'il n'existe pas de catégorie distincte obligatoire pour ranger les atteintes psychiques avant les travaux d'Angélo Hesnard (1886-1969)<sup>1910</sup>, les observations se trouvent souvent répertoriées sous d'autres catégories : ainsi l'asphyxie pour une tentative d'étranglement, les plaies ouvertes pour une automutilation. Quand elles sont signalées dans les rapports de fin de campagne et communiqués aux conseils de santé des ports de guerre, les atteintes psychiques n'ont pas d'entrée spécifique. La nostalgie, l'épilepsie et l'aliénation mentale sont ainsi rangées soit dans les maladies internes (« épilepsie »)<sup>1911</sup>, soit dans les maladies sporadiques, une des trois catégories majeures de la clinique interne au milieu du siècle<sup>1912</sup>. Le travail considérable mené par C. Maher à Rochefort, dont il donne l'exposé en 1874, indique trois atteintes, —« aliénation mentale, délirium tremens et ivresse alcoolique », mais sans les regrouper<sup>1913</sup>. Que faut-il encore entendre par « paralysie » et par « folie furieuse » ? Les signes d'une syphilis tertiaire, d'une grave alcoolisation ou les séquelles d'une ancienne blessure à la tête voire d'une atteinte épidémique mal guérie ? Cette confusion nosologique est parfaitement banale, par ailleurs, tant en France qu'à l'étranger. Si les médecins britanniques des garnisons méditerranéennes et du *Malta Squadron* disposent, au début de l'ère victorienne, d'une catégorie distincte pour classer les atteintes psychiques, cette catégorie —« maladies cérébrales » — recouvre les atteintes organiques, telles que l'insolation, le *delirium tremens*, les fièvres cérébrales (méningites ?), l'apoplexie, mais également les « délires »<sup>1914</sup>. À cette confusion statistique et clinique s'ajoute la part de silence qui enveloppe les actes suicidaires et les conduites aberrantes que produisent les les combats comme les catastrophes. Sur les suicides, les officiers de santé sont peu bavards<sup>1915</sup>. Soit ils s'en tiennent aux suites physiologiques du passage à l'acte, raté ou réussi, soit ils se contentent de signaler l'internement consécutif à la tentative<sup>1916</sup>. Les effets combinés de l'épuisement et des situations de stress extrême sont également couverts d'un épais voile de silence(s) et demi-confessions sans doute parce que les attitudes psychopathogènes que produisent ces comportements bousculent par

<sup>1909</sup> Dans son étude des bagnes militaires, Claude Liauzu avait repéré la surreprésentation de pathologies psychiques, de prolétaires et d'enfants abandonnés. C. Liauzu, « Jalons (...) », art. cité p. 140-142 ; M. Derrien, « Éliminer ou récupérer ? (...) », art. cité, p. 13 et p. 13 n. 2.

<sup>1910</sup> M. Turbiaux, « Un psychiatre psychanalyste à l'ombre des épées (...) », art. cité, p. 553-568.

<sup>1911</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Chirurgien en chef de l'ambulance maritime de Kalki à l'Inspecteur général du service de santé de la Marine, « Rapport médico-chirurgical de Juillet 1855 », 1<sup>er</sup> août 1855.

<sup>1912</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, Jules Margain, Chirurgien principal de l'escadre d'évolutions, « Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> janvier 1860 au 1<sup>er</sup> janvier 1861 », Début 1861.

<sup>1913</sup> C. Maher, *Statistiques (...)*, *op. cit.*, p. 308-309.

<sup>1914</sup> J. -Ch. -M. Boudin, *Études (...)*, *op. cit.*, p. 115 ; Sir Gilbert Blane, « Statements of the comparative health of the British Navy from the year 1779 to the year 1814 », s. l. , s. é., 20 juin 1815, p. 526 ; 565-566 ; Roland Pietsch, « Hearts of oak and jolly tars ? heroism and insanity in the Georgian Navy », *Journal for Maritime Research*, 15, 1, 2013, p. 69-82 ; Edgar Jones et Neil Greenberg, « Royal Navy Psychiatry : organization, Methods and Outcomes, 1900-1945 », *Mariner's Mirror*, Mai 2006, vol. 92, 2, p. 190-203.

<sup>1915</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 4, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe. Louis Leyer, « Campagne d'Alger et du Levant par *L'Amphytrite*, 25 juillet 1827 au 2 avril 1829 », s. d. (1829).

<sup>1916</sup> À l'entrée « suicide », le répertoire Berger-Rey signale quatre références, mais dont une seule mentionne une réflexion générale sur les causes du suicide, les trois autres travaux se rapportant aux gestes curatifs comme aux traitements. Cf. BERGER-REY, p. 118 et 280.

trop les idées communes sur la discipline et la générosité des marins français. Mais ces désordres collectifs sont avérés et admis du bout des lèvres. Désarmée par les tirs combinés de l'escadre alliée à Navarin, la frégate-amirale ottomane finit par couler « au bout de quelques instants et nos matelots », rapporte un aspirant du *Breslaw*, « eurent la cruauté de tirer à mitraille sur les malheureux qui se sauvaient dans les embarcations ; on est vraiment féroce dans un combat, car je me souviens que je les vis faire sans penser à les empêcher aucunement<sup>1917</sup> ». Ici avoué, le silence complice du jeune officier est-il une pure sidération ou l'adhésion personnelle à une rage meurtrière que l'on n'aurait pas osé tolérer à l'encontre d'un adversaire européen ? Un « bas le feu », accompagné d'une consigne sur le carnet de punitions, eût, en effet, suffi à tout arrêter ... pour autant que l'officier commandant ou le gradé de service eussent l'autorité pour le faire ou se sentissent capables de l'imposer<sup>1918</sup>. Un demi-siècle plus tard, lors de la prise de Sfax en juillet 1881, la brutalité avérée des marins comme les crimes de guerre commis à l'encontre des combattants tunisiens puis le pillage en règle du port tunisien relèvent, en revanche, de la confrontation coloniale associant la peur d'un étranger bien étrange à des pratiques militaires déroutantes<sup>1919</sup>. Rares, les aveux de ces moments de sauvagerie recourent ce que Sylvain Venayre ou David McLean ont trouvé dans les écrits des témoins indirects ou proches des batailles opposant les Européens aux Asiatiques<sup>1920</sup>. La dimension psychique de ces violences extrêmes que sont les combats comme les catastrophes et de leurs suites immédiates demeure néanmoins loin de l'horizon médical, avant que les leçons cumulées des guerres russo-japonaise et italo-turques permettent à la psychiatrie militaire émergente de les formuler<sup>1921</sup>, non sans rejoindre la « névrose traumatique » d'Oppenheim sur les accidents du travail<sup>1922</sup>.

### 3. 2. Les maladies psychiques : une nosologie confuse jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle

Non seulement les causes complexes et parfois lointaines des troubles mentaux ne sont pas recherchées systématiquement, mais leur classement demeure prisonnier de formulations anciennes et imprécises : « calenture », « bizarrerie », « phobies », « nostomanie », « nostalgie », « tristesse »,

<sup>1917</sup> Raymond Frémy, « Navarin vu par un enseigne », *Comité de Documentation Historique de la Marine, Communications 1988-1989*, p. 33.

<sup>1918</sup> Frédéric Rousseau a donné sur l'exercice (ou non) de l'autorité militaire au combat plusieurs analyses serrées de témoignages qui peuvent servir à une comparaison des attitudes du commandement naval : Frédéric Rousseau, *14-18, penser le patriotisme*, Folio inédit, Gallimard, 2018, p. 245-348.

<sup>1919</sup> SHD-V-M, BB 4-1937, Commandant du *Colbert* au VA Commandant l'escadre d'évolutions, « Corps de débarquement, Rapport sur la prise de Sfax », 17 juillet 1881.

<sup>1920</sup> D. McLean, « Surgeons of the Opium War (...) », art. cité, p.492 ; Sylvain Venayre, « Loti en Annam. Une folie guerrière au temps du naturalisme (1883) », dans Laurent Vissière et Marion Trévisi (dir.), *Le feu et la folie. L'irrationnel et la guerre (fin du Moyen-Âge -1920)*, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 177-188 ; <https://clionautes.org/une-guerre-au-loin-annam-1883.html>.

<sup>1921</sup> Marianna Scarfone, « La psychiatrie italienne au front : l'expérience fondatrice de la guerre de Libye, 1911-1912 », *Le Mouvement Social*, 2016, n° 257, p. 109-126. Plus particulièrement les pages 119-126.

<sup>1922</sup> Pascal Pignol et Astrid Hischelmann-Ambrosi, « Préhistoire de la psychotraumatologie (1884-1893). La querelle des névroses : les névroses traumatiques de H. Oppenheim contre l'hystéro-traumatisme de J.-M. Charcot », *L'Information psychiatrique*, 2014/6, vol. 90, p. 432 et suivantes.



mais également « agitation morale » et « folie »<sup>1923</sup>. En octobre 1846, le major de l'*Inflexible*, un des vaisseaux de l'escadre, dénombre huit cas « d'aberration, à divers degrés des facultés intellectuelles »<sup>1924</sup>. Mais que faut-il entendre par « aberration » ? Une atteinte psychiatrique ? Un déficit de l'intelligence ? On peut pencher pour cette seconde hypothèse, bien que l'expression consacrée, l'« idiotisme », n'apparaisse pas au milieu du siècle sous la plume des officiers de santé, alors qu'elle est d'un usage courant. Pour ne rien arranger, des termes anciens, tels que « hystérie » et « nostalgie », voient leur sens profondément se modifier au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Sur cette ossature sémantique incertaine et mouvante, l'origine des troubles psychiques hésite entre des conditions prédisposantes et des circonstances traumatiques qui sont loin de faire consensus<sup>1925</sup>. Il manque enfin, jusqu'à la veille de la Grande Guerre, une attention spécifique à ces questions. Avant 1909, la première visite médicale, qui détermine les inaptés, considère d'abord les capacités sensorielles des recrues, surtout leur vue, et leurs conditions physiologiques. L'illettrisme et la celtophonie suscitent certes l'intérêt des médecins, qui évoquent, d'un mot, les capacités intellectuelles attendues de certaines spécialités, telle la timonerie<sup>1926</sup>. Un faible quotient intellectuel, pour utiliser une norme anachronique, n'est pas un souci pour la plupart des autres tâches navales. Pour le dire simplement, que le matelot de pont soit un peu lent n'est pas bien gênant, tant qu'il obéit à ses chefs et suit la consigne.

### 3. 2. 1. Un horizon incertain de causes physiques et morales

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, que le trouble psychique puisse être la suite d'une infection ou d'un accident n'est pas impensable. Les séquelles de la syphilis mal ou non soignée, du paludisme et des atteintes épidémiques sur la motricité, la coordination et l'appareil nerveux étaient connues ou suspectées, avant que leurs mécanismes ne soient décryptés. Des « causes physiques » aussi variées que les coups et blessures comme l'excès de travail sont en outre invoquées lors des internements. Reprenant les arguments défendus dans une thèse consacrée à la calenture, Jean-Baptiste Fonssagrives voyait dans cette aberration conduisant les marins navigant dans les zones chaudes à se jeter à l'eau une atteinte assez rare résultant soit d'une « fièvre pernicieuse délirante méconnue », soit d'une banale insolation<sup>1927</sup>. Reprenant, en 1861, le cas d'une automutilation commise sur le cuirassé la *Gloire*, le chirurgien-major note que le patient « avait été atteint de variole confluente grave dont la convalescence fut accompagnée d'une certaine bizarrerie dans les

<sup>1923</sup> Termes que l'on retrouve ainsi sous la plume des médecins au retour des croisières ou, plus rarement, dans les tableaux des pathologies et des soins donnés. À titre d'exemple : SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien major, Mr. Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861 ; SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 4, M. Louis Leyer, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Campagne d'Alger et du Levant par *L'Amphyrite*, 25 juillet 1827 au 2 avril 1829 », s. d., (1829) ; J. A. M. Duprada, *Considérations sur les maladies (...)*, *op. cit.*, p. 7-8.

<sup>1924</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 6, chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Jules Martin Roquebrune, « Rapport sur le service de santé à bord du vaisseau *Inflexible*, monté par l'amiral Quernel pendant sa campagne de l'été 1846 », 24 octobre 1846.

<sup>1925</sup> Marie Derrien, « Éliminer... », art. cité, p. 17 ; Pascal Pignol et Astrid Hischelmann-Ambrosi, « Préhistoire de la psychotraumatologie (1884-1893). La querelle des névroses : les névroses traumatiques de H. Oppenheim contre l'hystéro-traumatisme de J.-M. Charcot », *L'Information psychiatrique*, 2014/6, vol. 90, p. 427-437.

<sup>1926</sup> P. Brouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, *Hygiène navale*, *op. cit.*, p. 77-81.

<sup>1927</sup> J. - B. Fonssagrives, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 392

idées » puis avait souffert d'une bronchite aiguë et souffrait d'une hernie au moment de son internement<sup>1928</sup>. Suspecté, le lien entre la variole, dont les suites neurologiques sont en effet avérées, et le désordre mental n'est pas ici approfondi toutefois. Les incohérences comportementales et langagières s'intègrent dans un tableau classique de l'affaiblissement conjoint du corps et de l'esprit<sup>1929</sup>.

Outre la prédisposition individuelle et les passions brutales—surtout la peur et la tristesse —, les médecins de la marine repèrent et dénoncent, comme leurs pairs de l'Armée, les effets de l'exil sur les plus jeunes, incapables de se faire à la discipline militaire. À cette grande cause de chagrin, les officiers de santé ont consacré, comme leurs confrères militaires et leurs prédécesseurs du Premier empire, une bonne part de leur attention. La nostalgie, cette idée fixe qui mène à la mort à soi-même, est par excellence le mal du jeune marin de l'État, les jeunes inscrits bretons étant plus que les autres sujets à ce mal, étant donnés leur médiocre pratique du français<sup>1930</sup>. Comme pour illustrer ce schéma du jeune inscrit breton « mélancolique », le médecin de 2<sup>e</sup> classe Maréchal, servant sur le stationnaire de Civitavecchia, rapporte en 1862 la double tentative de suicide d'une recrue qui, après avoir tenté de s'égorger, voulut se noyer, et dont la « monomanie suicidaire » répondait parfaitement au portrait du nostalgique qu'en donnait Fonssagrives<sup>1931</sup>.

### 3. 2. 2. Outre-Manche comme en France : ne pas sonder des fonds trop inquiétants et troubles

Cette confusion terminologique, ces zones d'ombre comme ces incertitudes nosologiques ne sont pas une singularité nationale<sup>1932</sup>. Ayant repéré, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, l'ampleur des atteintes psychiques au sein de la *Navy*, estimées huit fois supérieures à la moyenne nationale, les médecins britanniques demeurent également tributaires des anciennes explications environnementales. La place des milieux portuaires et nautiques n'est pas ignorée pas plus que ne le sont les effets délabrants de la promiscuité et de l'alcool. Dans un tableau synthétique des pathologies navales entre 1779 et 1814, Sir Gilbert Blane incrimine l'alcoolisme (« *intemperance* ») et les chocs répétés sur la tête que ne peuvent éviter les marins ivres<sup>1933</sup>. Avec la multiplication des missions ultramarines, l'effet des climats tropicaux sur l'organisme et sur l'esprit échappe d'autant moins à l'attention des médecins que l'acclimatement est un des grands enjeux sanitaires et politiques de l'expansion impériale. La formulation des théories audacieuses — ainsi en 1875-1876 la thèse de « l'hystérie tétanique » du Dr. Adam Messer (*Royal Navy*) — rencontre toutefois la méfiance de ses

<sup>1928</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Numa Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1929</sup> *Ibidem*.

<sup>1930</sup> J. - B. Fonssagrives, *Traité (...), op. cit.*, p. 718.

<sup>1931</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 58, Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Jules Maréchal, « *Le Grégeois*. Station de la croisière des Etats Pontificaux. Rapport Médical. Année 1862 », 1862.

<sup>1932</sup> Marc Renneville, « Le suicide est-il une folie ? Les lectures médicales du suicide en France au XIX<sup>e</sup> siècle », *Criminocorpus, Revue d'Histoire de la justice, des crimes et des peines*, revue électronique, La pathologie du suicide, communications mis en ligne le 14 mai 2018, 16 p.

<sup>1933</sup> G. Blane, *Statements of the comparative health (...), op. cit.*, p. 526 ; 565-566.

pairs<sup>1934</sup>. De part et d'autre de la Manche, le délabrement de la santé mentale des marins interroge en effet douloureusement les piliers mêmes d'une éthique corporatiste exaltant l'extrême virilité des marins, la solidité morale des chefs, leur sens religieux, la confiance, comme la piété des populations maritimes. Mieux vaut, dans ces conditions, s'en tenir aux schémas explicatifs anciens. La crédulité superstitieuse des matelots britanniques comme leur ignorance des fondements du christianisme, que les Victoriens veulent sportif et viril, sont avancées pour expliquer la prévalence des atteintes. En France, l'hypothèse d'une démoralisation superstitieuse, propice à tous les désordres, mord moins sur une Marine très imprégnée de catholicité. Dotée sous le Second empire d'un solide corps d'aumôniers, l'institution tient sans doute pour acquise la christianisation des inscrits et des recrues issues du littoral. Le commandement comme le corps médical sont-ils en revanche plus exposés aux effets délétères du relativisme ? Préparant de rudes examens à Toulon, le jeune médecin Coquerel rapporte l'impression désolante provoquée par le suicide d'un jeune confrère, incapable de surmonter un nouvel échec, mais dont ce fils et frère de pasteur rejette la faute sur l'athéisme, une explication se faisant désormais bien rare dans un corps convaincu de la médicalisation du suicide.

### **3. 3. À la source de tout mal, des règles d'hygiène transgressées qu'il faut corriger par le divertissement**

Au-delà des incertaines explications physiologiques, la plupart des désordres psychiques sont vus par les médecins embarqués comme la transgression des règles de l'hygiène.

Hygiène personnelle tout d'abord. Bien que les atteintes nerveuses de la syphilis ne soient pas identifiées et reconnues par la communauté médicale avant la fin du siècle, tous les médecins ont une conscience aigüe de l'impact des atteintes dermatologiques sur l'humeur de leurs patients. La blennorragie, dont les écoulements quotidiens sont un éprouvant « *forget me not* » du coût malvenu, est la cause avérée de dépressions évoquées avec plus ou moins de sympathie. Aucun médecin n'ignore en outre les effets démoralisants des atteintes dermatologiques épuisantes et défigurantes telles que la bourbouille, le zona ou le loup. L'alcoolisation comme l'intempérance alimentaire et vénérienne sont évoquées pour rendre compte d'une démence, généralement annoncée par des « manies périodiques<sup>1935</sup> ».

À l'échelle du navire, tous personnels confondus, ce sont les conditions mêmes de la vie à bord qui sont décrites comme un milieu propice aux désordres psychiques. Tout ce qui, de près ou de loin, est lié à l'isolement comme à l'étroitesse des lieux, est observé avec le même soin que l'on apporte à mesurer les conditions d'aération du navire. L'exiguïté du navire, l'éloignement du pays natal, particulièrement pour les marins déployés au Levant, la dureté de certains travaux sont perçus comme les principales causes des troubles de l'humeur et de la raison. Publiée en 1875, l'étude que l'ancien médecin de marine Benoist de la Grandière consacre à la nostalgie, reprend l'analyse de Fonssagrives et fait de l'inscrit maritime et de l'engagé volontaire les principales victimes d'une

---

<sup>1934</sup> Daniel Simpson, « Poisonous arrows and unsound minds : hysterical tetanus in the Victorian South Pacific », in M. Dickson, Emilie Taylor-Brown & Sally Shuttleworth, *Progress and Pathology. Medicine and Culture in the Nineteenth Century*, Manchester University Press, 2020, p. 269-291.

<sup>1935</sup> G. Bériet, *L'Hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) (...)*, op. cit., p. 205.

souffrance que provoque la tristesse d'un désir contrarié de revenir au pays natal<sup>1936</sup>. Le risque de claustrophobie — un terme popularisé après 1879 — est avancé par le médecin major du *Condor*, un croiseur déployé au Levant au début du siècle, en signalant l'épreuve que représentent des logements exigües et surchauffés l'été<sup>1937</sup>.

Contre les effets déprimants de la promiscuité et de l'éloignement, matrices de la nostalgie ou du cafard<sup>1938</sup>, les médecins du premier XIX<sup>e</sup> siècle et leurs successeurs immédiats opposent une thérapie collective faite de jeux, de danses, de récréations, si possibles conduites à terre, non sans admettre, face à certains cas, l'inutilité de ces divertissements<sup>1939</sup>. Les permissions rentrent, bien sûr, dans cette stratégie de divertissement individuel et collectif. Dans une certaine mesure, l'augmentation des rations, mais également la sieste estivale, participent de ces procédures de compensation qui forment la panacée de ses contemporains jusqu'à la fin du siècle.

### 3. 4. Angélo Hesnard invente la psychiatrie navale au début de la décennie 1910

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la diffusion des travaux de neuropsychiatrie militaire comme les études publiées sur la guerre russo-japonaise alimentent une réflexion plus étoffée sur l'origine des troubles mentaux affectant la Marine. Les tableaux des rapports médicaux se font alors plus précis. Sous la catégorie « troubles cérébraux », le major de l'*Isère*, un des transports au service des arsenaux, note « un cas de folie alcoolique » — le délire alcoolique, plutôt que le *delirium tremens* — survenu chez un quartier-maître et que le médecin fit débarquer à Brest<sup>1940</sup>. L'alcoolisme juvénile, qui est une des plaies de la pêche hauturière et lointaine bretonne et normande, retient l'attention croissante des hygiénistes navals qui savent la part toujours forte des inscrits dans les équipages<sup>1941</sup>. Cet intérêt croissant prend forme sous l'égide du psychiatre Emmanuel Régis (1855-1918), et surtout de son élève, Angélo Hesnard (1886-1969). Synthétisant, en 1910, les données qu'il a collectées lors de stages « au service des maladies mentales et nerveuses » de Saint-Mandrier, ce dernier, alors médecin de 2<sup>e</sup> classe, donne le premier tableau des troubles mentaux dans la Marine<sup>1942</sup>. Pionnier certes, ce travail s'inscrit dans l'étude systématique des troubles mentaux au sein de la société militaire *lato sensu*<sup>1943</sup>.

<sup>1936</sup> Dr. A. Benoist de La Grandière, *La nostalgie ou le mal du pays*, Paris, Adrien Delahaye, 1875, p. 58-59.

<sup>1937</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Major du *Condor*, Rapport médical, le 24 juin 1905.

<sup>1938</sup> J. -B. Fonssagrives, *Traité (...), op. cit.*, p. 718.

<sup>1939</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 18, Chirurgien principal Jules Margain, Statistique médicale générale du 1<sup>er</sup> Janvier 1860 au 1<sup>er</sup> Janvier 1861, s. d. janvier-mars 1861.

<sup>1940</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII, (1893-1895), n° 24, Médecin de 1<sup>re</sup> classe Esprit Caire, *L'Isère* (1894-1896), 22 février 1896.

<sup>1941</sup> P. Brouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, (...), *op. cit.*, p. 342.

<sup>1942</sup> Dr. Hesnard, « La neuropsychiatrie dans la Marine », *Archives de médecine navale*, 1910, n° 93, p. 35-72 ; 81-114.

<sup>1943</sup> Marie Derrien, « Éliminer ou récupérer ? L'armée française face aux fous du début du XX<sup>e</sup> siècle à la Grande Guerre », *Le Mouvement Social*, 2015, 4, n° 253, p. 13-29. Article disponible en ligne sur CAIRN.

### 3. 4. 1. Comprendre enfin l'ampleur et les causes majeures des troubles psychiques dans la Marine

Le premier acquis des travaux de Hesnard et de Régis est d'exposer les raisons du grand nombre de troubles psychiques au sein des forces navales. Reprenant les travaux de leurs collègues de l'armée et des médecins militaires étrangers, les deux neuropsychiatres invoquent une conjonction de causes sociales et politiques. Tous deux dénoncent la légèreté de l'examen des recrues au dépôt, un fait notoire avant la mise en oeuvre de la circulaire du 23 novembre 1909<sup>1944</sup>. Comme la Marine admet des éléments « tarés », « dégénérés » ou « débiles », pour reprendre la terminologie du temps, leur entrée dans la vie navale, avec ses contraintes, précipite les crises, dévoile les handicaps. Dans ces premières semaines, les intelligences plus fermes et des esprits plus équilibrés n'échappent pas alors à des atteintes provisoires ou durables. Le second acquis des travaux des premiers psychiatres de la Marine est nosographique. En étroite liaison avec ses collègues chargés de la salle des aliénés de Saint-Mandrier, Angélo Hesnard entreprend la refonte de la nomenclature. Refusant les termes insuffisants ou désuets — « troubles cérébraux », « faiblesse intellectuelle », « congestion cérébrale » —, il distingue les symptômes (hémiplégie, atrophie, vertige) des quatre catégories et sous-catégories principales classiques de la nosologie psychiatrique : la démence, les dégénérescences, les psychoses symptomatiques et les psychoses vésaniques<sup>1945</sup>. Dans son étude pionnière de 1910 comme dans les travaux suivants, Hesnard expose les conditions particulières propices aux troubles mentaux telles que « la transplantation » des jeunes recrues, mais également le surmenage, les accidents professionnels, enfin les intoxications diverses dont l'alcoolisme. À ces contraintes, que subissent les troupes coloniales, s'ajoutent les suites psychiques du paludisme, du pian ou de la syphilis, dont les formes tertiaires affectent les officiers et les maîtres dont la carrière navale dure théoriquement plusieurs décennies<sup>1946</sup>. Non sans élégance, teintée de respectueuse moquerie, l'École navale de psychiatrie admet le bien fondé de l'ancienne approche hygiéniste telle que la défendaient Fonsagrives et ses contemporains<sup>1947</sup>. Ainsi les premiers psychiatres voient la neurasthénie, la promiscuité, la rigueur du *self control* comme autant des conditions éprouvantes et délabrantes à long terme. Outre la révolution de la nomenclature, l'avancée la plus importante des aliénistes navals est d'avoir compris les effets sidérants et traumatisants des catastrophes dont les plus spectaculaires sont les explosions du *Iéna* et du *Liberté*.

### 3. 4. 2. Appréhender le stress post-traumatique après l'explosion du *Iéna* et du *Liberté*

Les effets psychiques des combats et des grandes catastrophes avaient été repérés par les médecins militaires et navals, mais leurs observations ne dépassaient généralement pas les heures voire les jours suivants l'évènement. Affecté aux ambulances de tranchées, dès les premiers temps

<sup>1944</sup> P. Bouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, *Hygiène navale*, op. cit., p. 77 ; Dr. Hesnard, « La neuropsychiatrie dans la Marine », art. cité, p. 44-45 ; M. Derrien, art. cité, p. 17

<sup>1945</sup> Dr. Hesnard, « La neuropsychiatrie dans la Marine » art. cité, p. 63.

<sup>1946</sup> *Ibidem*, p. 83 ; 87 ; 106-107.

<sup>1947</sup> *Ibidem*, p. 51.

du siège de Sébastopol, le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe Louis-Jean Guillou note, comme ses homologues de l'Armée<sup>1948</sup>, l'état de stupeur qui suit le broiement des membres<sup>1949</sup>. Que l'esprit pût souffrir, des mois, voire des années après une bataille ou une catastrophe, n'était certes pas inconnu, mais ce savoir demeurait hors du champ de la formation médicale. Seule l'émergence d'une psychiatrie des armées pouvait accumuler et synthétiser le savoir clinique nécessaire pour envisager les suites d'une agression dans la longue durée. Présents à Toulon après les deux catastrophes du *Iéna* et du *Liberté*, les deux premiers psychiatres de la Marine, Régis et Laurens, eurent alors l'occasion d'engager sur une large échelle une étude de ces catastrophes comme de leurs suites<sup>1950</sup>. Leurs recherches furent ultérieurement confrontées aux analyses des médecins russes mêlés aux combats de 1905 comme aux contributions de leurs confrères italiens, intervenus à Messine après le tremblement de terre de 1908. Dans une certaine mesure, cette circulation européenne des données n'est pas sans faire penser aux avancées contemporaines de la médecine tropicale<sup>1951</sup>.

Reprenant les recherches publiées dans la presse francophone par ses pairs russes ainsi qu'une étude de cas publiée par Régis et Laurès en 1907, Hesnard esquisse, dès 1910, les grands traits de ce que la médecine contemporaine désigne aujourd'hui comme le syndrome du stress post-traumatique :

« Il existe d'ailleurs peu de documents à cet égard, et les psychoses hallucinatoires des combattants, les impulsions souvent contagieuses, le suicide par submersion, les troubles cérébraux par automatisme et confusion mentale asthénique aigüe, les psychoses de *shock* consécutives aux traumatismes étendues (...) se laissent à peine deviner dans les récits des survivants<sup>1952</sup> ».

Ayant étudié les effets de l'explosion du *Iéna* dont il ne fut pas le témoin, Hesnard évoque les effets de confusion mentale, plus ou moins aigüe, dont souffrirent des survivants de cette catastrophe et certains de leurs sauveteurs<sup>1953</sup>. Discutant alors l'étiologie de ces « grands accidents psychopathiques », Hesnard admet les effets indirects et directs des atteintes physiologiques, telles que l'inhalation de gaz toxiques. S'attachant à bien comprendre les émotions collectives et individuelles, il critique les termes inadaptés, ainsi « frayeur », et donne une description clinique de la psychose post-traumatique<sup>1954</sup>. Explicitement rédigée dans la perspective d'une grande bataille d'escadre sur le modèle du combat de Tsoushima, son étude explique les comportements

<sup>1948</sup> Cf. C. Fredj, « Écriture des soins, écriture du combat (... ) », art. cité. <http://journals.openedition.org/rh19/999>.

<sup>1949</sup> L. -J. Guillou, *Souvenir de l'ambulance (...)*, *op. cit.*, p.25.

<sup>1950</sup> Olivier Douville, « Des psychanalystes sous la Première Guerre mondiale : de la névrose traumatique à la folie traumatique », *Bulletin de psychologie*, 2014/3, n° 531, p. 237-251.

<sup>1951</sup> Jean-François Chanet, Claire Fredj, Anne Rasmussen, « Soigner les soldats: pratiques et expertises à l'ère des masses », *Le Mouvement Social*, 2016/4, n° 257, p. 3-19 et particulièrement la p. 13.

<sup>1952</sup> A. Hesnard, « Les troubles nerveux et psychiques consécutifs aux catastrophes navales. Contribution à l'étude des psychonévroses émotives (Congrès des médecins aliénistes et neurologistes de France et des pays de langue française, XXIII<sup>e</sup> session, Le Puy, 1<sup>er</sup>-6 août 1913) », *Revue de psychiatrie et de psychologie expérimentale*, t. XVIII, n° 4, avril 1914, p. 139-151.

<sup>1953</sup> *Ibidem*, p. 144-151.

<sup>1954</sup> *Ibidem*, p. 139-151.

« aberrants » ou « indignes » de fuite individuelle et collective et de prostration, avant d'exposer les signes désormais bien connus des manifestations secondaires du syndrome post-traumatique :

« Parmi ceux qui ont pris part aux opérations du sauvetage et approché les horreurs du spectacle, beaucoup ont conservé pendant plusieurs semaines un état mental d'inquiétude morbide, avec représentation obsédante plus ou moins intense des évènements ; tressautant au moindre bruit, prompts à l'alarme, sujets à des cauchemars terribles, pessimistes et découragés. Plusieurs sujets sont venus consulter des médecins embarqués, à l'infirmerie, ou de médecins consultants de Toulon pour des malaises, faits d'anxiété diffuse, pénible, de fatigue générale, de courbature dans les membres, de cauchemars, le tout accompagné de quelques petites phobies (...). Nous avons, par contre, soigné un second-maître, embarqué sur un navire présent sur rade au moment de l'évènement, qui a conservé plusieurs mois un état émotif avec phobie obsédante des bateaux dont la recrudescence lui donnait de véritables attaques anxieuses avec représentation intense non hallucinatoire de certains épisodes de la catastrophe<sup>1955</sup> ».

Comment ici, navrés, ne pourrions-nous pas repenser aux témoignages qui rythment les grandes batailles des guerres contemporaines et des catastrophes publiques ?

---

<sup>1955</sup> *Ibidem*, p. 143.





#### IV. Transporter, accueillir et soigner les blessés

Les soins apportés aux marins de l'État au XIX<sup>e</sup> siècle ont pour cadre des lieux différents, mais qui sont associés au sein d'un système sanitaire dont les navires sont le premier échelon. En effet, dans la plupart des cas, le traitement des personnels, leur hospitalisation comme leur convalescence se déroulent sur le navire. Tous les patients ne peuvent être toutefois admis à l'infirmerie du navire. Quelque soit la taille des navires et de leurs locaux sanitaires, leur exigüité est une donnée constante ce qui impose un tri sévère. La gravité de la blessure, le risque de contagion, surtout épidémique, la nécessité d'une longue convalescence sont autant de raisons qui justifient le débarquement des malades et leur accueil dans les établissements nationaux, navals, militaires et civils. Suivant une procédure ancienne, mais renforcée au premier XIX<sup>e</sup> siècle, la Marine confie également ses patients les plus graves aux structures hospitalières des ports étrangers en Méditerranée occidentale (Mahon), centrale (Malte et Messine), et orientale (Smyrne Beyrouth, Salonique, Alexandrie et Constantinople)<sup>1956</sup>. Ces mêmes ports étrangers offrent aux escadres le support de leurs établissements quarantaires ainsi celui de Messine en 1855. Des structures d'urgence enfin sont constituées à terre au plus près des besoins en période de guerre ou de frappe épidémique. Le rapatriement des blessés, des malades, convalescents ou non, emploie, suivant les circonstances, plusieurs types de navires, généralement aménagés, mais dont aucun n'est au sens strict du terme un navire-hôpital.

La chaîne hospitalière ou sanitaire qui reçoit les marins, malades, blessés et convalescents, est composée de maillons à la fois proches et différents. Proches, car les infirmeries des navires, les hôpitaux métropolitains, les ambulances à terre de la Marine sont placés sous la direction d'officiers de santé et de médecins nommés par l'administration navale. Dans ces divers lieux, les soins fournis, les protocoles chirurgicaux, les médicaments distribués présentent de fortes similitudes. Les personnels soignants sont soumis à la surveillance disciplinaire des mêmes autorités. Dans les établissements sanitaires étrangers, tels les hôpitaux français d'Alexandrie et de Constantinople, l'examen clinique des marins, les règles d'hygiène déployées, avant et après la généralisation de l'asepsie, les traitements enfin suivent les mêmes normes en usage dans les services hospitaliers français. Soit ces médecins civils, ordinairement européens —« francs »— ou grecs, ont acquis leurs diplômes dans les facultés de médecine européennes — Londres, Vienne, Paris, Montpellier, Padoue—, soit il s'agit de médecins proche-orientaux qui ont été formés par des enseignants européens suivant les normes en usage en Occident. En aucun cas, les personnels blessés ou les malades ne sont confiés aux bons soins d'un thérapeute formé selon les canons de la médecine arabe, savante ou populaire, cordialement méprisée comme l'est toute médecine non diplômée. Les rares thérapies dites traditionnelles signalées dans les rapports et les thèses sont surtout évoquées à

<sup>1956</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XIV (1876-1878), n° 8, Médecin de 1<sup>re</sup> classe, Paul Talairach, « Campagne au Levant (26 juillet 1876-3 août 1877) », 5 août 1877 ; SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Médecin de 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit, « Rapport de campagne au Levant (Novembre 1877-Novembre 1879) », 11 novembre 1879 ; SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XVII (1881-1882/83), n° 22, Médecin principal de Division (Levant) Friocourt, « Rapport de campagne (Tunisie, Levant 1881-1883) », s. d. (Premier semestre 1883).

titre de curiosité ethnologique<sup>1957</sup>. Comme l'ont remarqué Jacques Léonard et les historiens de la variolisation, l'étanchéité entre les deux mondes médicaux — « savant » et « populaire » — n'est jamais totale, il est vrai<sup>1958</sup>. S'il est mené selon les normes et pratiques occidentales, l'usage des bains sulfureux au Levant (Milo) comme en Tunisie (Korbous) pour les maladies dermatologiques ne pose ainsi aucun problème aux médecins qui sont tous adeptes de la balnéothérapie et du thermalisme<sup>1959</sup>. La caution d'un confrère et l'observation peuvent également jeter une étroite passerelle entre une médecine occidentale, soucieuse de diplômes, et quelques pratiques thérapeutiques d'usage commun dans les sociétés proche-orientales. Totalement contradictoire, le major du *Solon* loue en 1859 les résultats des lithotomistes crétois et turcs, confirmés par un médecin « recommandable », qu'il désigne pourtant comme des charlatans<sup>1960</sup>. Bien peu de contacts en définitive. Bien moins de toute évidence qu'il ne s'en produit dans les campagnes françaises de Louis-Philippe et de Jules Ferry entre les officiers de santé et cette légion de guérisseurs, de « bonnes femmes », et de vendeurs de remèdes itinérants dont Jacques Léonard a montré toute la variété<sup>1961</sup>.

Si les soins donnés aux marins de l'État présentent bien des traits communs à terre comme à la mer, la superficie comme le degré d'isolement des lieux alloués aux soins montrent toutefois de grandes différences. Sur les navires de guerre, la recherche de l'isolement comme la volonté d'étendre l'espace sanitaire sont constantes. Ces objectifs sont compliqués par la promiscuité des personnels, tout simplement intolérable avant 1860, et par les contraintes de l'architecture navale. Durant le dernier tiers du siècle, la métallisation des structures permet enfin de transformer en véritable infirmerie ce qui n'est, avant 1860, qu'une modeste salle de soins. Cette médicalisation spatiale qui se poursuit par la généralisation de matériels — porcelaine, linoléum, fer — répond aux normes de l'asepsie et de l'antisepsie et permet de réaliser à la mer des opérations que l'on pratiquait par désespoir au milieu du siècle.

## 1. Le premier échelon des soins : le navire même

Tout au long du siècle, le premier échelon sanitaire en mer est le navire de guerre lui-même. L'escadre, les divisions navales déployées en Méditerranée occidentale, mais également les forces les plus éloignées que sont la station du Levant ou la station de Tunisie ne disposent pas de navires-hôpitaux. Si les auteurs désignent sous ce nom les transports médicaux ou « ambulances maritimes » que l'on arme pendant la campagne d'Alger puis durant les guerres de Crimée et

---

<sup>1957</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 9, Firmin Ferrand, « Mémoire historique sur l'Hôpital de la Marine à Smirne (sic) », 15 janvier 1826.

<sup>1958</sup> J. Léonard, *La vie quotidienne (...)*, *op. cit.* p. 163-164.

<sup>1959</sup> Eric T. Jennings, « Korbous, ou le déni du hammam » dans *idem, À la cure, les coloniaux ! Thermalisme, climatisme et colonisation française, 1830-1962* [en ligne]. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2011 Cf. <<http://books.openedition.org.ezpupv.biu-montpellier.fr/pur/109719>>

<sup>1960</sup> SHD-T-M, Rapport médical 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>1961</sup> J. Léonard, *La vie quotidienne (...)*, *op. cit.* p. 163-164.

d'Italie, ce terme est trompeur.<sup>1962</sup> Le transport de blessés ou de malades n'est en effet qu'un navire de guerre converti, disposant d'une solide équipe médicale, alors que le navire-hôpital et un navire conçu pour le service médical et le rapatriement des forces ultra-marines. Sur ces navires, dont les premiers exemplaires sont lancés outre-Manche après 1865, les espaces de soins, le nettoyage des hommes et de leurs effets, la ventilation des salles ont été définis comme les priorités des architectes et des ingénieurs. En outre, les navires-hôpitaux servent avant 1914, dans les stations coloniales lointaines où les moyens sanitaires à terre manquent, ce qui n'est pas le cas des eaux européennes<sup>1963</sup>.

À la mer comme à l'ancre dans un port, l'infirmerie du navire reçoit et soigne jusqu'à leur convalescence la plupart des marins qui se présentent au « major ». Le type et surtout le rang du navire déterminent naturellement la classe de l'officier de santé et l'importance de son équipe.

### **1. 1. Les équipes médicales : le major et ses aides**

Sur les vaisseaux, le chef de l'équipe médicale — le major — est un praticien aguerri, ordinairement un chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, secondé par des cadres plus jeunes, et par des infirmiers. Dans les derniers temps de la marine à voiles, un vaisseau portant un équipage de 900 hommes dispose ainsi d'un chirurgien-major et de deux aides, un chirurgien de 2<sup>e</sup> classe et un chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe. Sur les navires de second rang, corvettes et avisos, servent des chirurgiens de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>ème</sup> classe. À la fin du siècle, un marin breveté infirmier donne quelques soins d'urgence sur les plus petites unités. En l'absence de tout personnel soignant, le second du bâtiment, équipé d'un vade-mecum et fort de son expérience, fait réglementairement office de médecin sous le regard attentif de l'équipage.

#### **1. 1. 1. Le major : une intime connaissance du milieu marin**

Assimilés officiellement depuis 1835 aux officiers de Marine, les cadres « entretenus » ou permanents du Service de Santé de la Marine sont issus des écoles navales de Brest, Rochefort et Toulon. Inégal au début du siècle, quand les troubles révolutionnaires ont désorganisé le service de santé, le niveau des études progresse sous les monarchies constitutionnelles et, par la suite, acquiert une certaine renommée. Formés dans des arsenaux, où les accidents et les maladies professionnelles sont nombreux, les jeunes élèves-médecins disposent d'une précoce formation pratique, les préparant au service à la mer. Une certaine émulation entre les trois écoles navales, les liens entre les ports de guerre et les facultés de médecine de Paris et de Montpellier assurent aux médecins entretenus une formation courte, mais de bon niveau, que les plus zélés entretiennent en publiant

<sup>1962</sup> M. Lemaire, *La guerre de Crimée* (..), *op. cit.*, p. 278.

<sup>1963</sup> SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Rieunier, « Escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant. Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892 », Confidentielle, 24 avril 1892.

dans les revues savantes, ordinairement françaises ou francophones<sup>1964</sup>. Leur ambition bute toutefois devant le favoritisme, ce qui n'est pas un mal proprement naval. Passer de la première classe au professorat et préparer une thèse dans de bonnes conditions s'avère également bien difficile. Le service à la mer comme les détachements outre-mer interrompent en effet la préparation des indispensables concours<sup>1965</sup>. Pour beaucoup, la marche à suivre serait de prendre les médecins dans les facultés de médecine civiles pour les former à la mer et dans les postes navals et coloniaux. Engagée précocement par la Guerre, cette réforme est menée par la Marine à la fin du siècle quand l'alignement des études médicales navales sur le cursus des facultés de médecine puis la création de l'École navale de santé de Bordeaux (1890) — Santé Marine — parachèvent un long processus de professionnalisation. Comme la mort, l'épuisement et le passage plus lucratif à la médecine de ville laminent le corps de santé, l'insuffisance des effectifs contraint la Marine à employer les services de médecins « auxiliaires » — ainsi Eugène Sue, ancien chirurgien militaire— qui, le temps d'une campagne (Morée, Algérie, Italie, Crimée), servent « à la mer », avant de passer leur doctorat et de donner à leur carrière un tour plus sédentaire<sup>1966</sup>.

### 1. 1. 1. Le major : une intime connaissance du milieu marin

Placé comme l'aumônier sous l'autorité du commandant, le major échappe partiellement aux logiques disciplinaires sévères qui régissent un navire de guerre. Officier de santé au service de la Marine, investi d'un grade, membre de l'état-major, le chirurgien du navire n'est certes plus le chirurgien-barbier d'antan. Les médecins entretenus ne sont pas en outre ces médecins civils que la misère ou l'envie de voyager amènent à servir comme auxiliaires sur les navires de l'État. Médecin militaire, l'officier de santé entretenu suit les codes disciplinaires et les usages qui structurent les armées de mer et de terre européennes. Ainsi, ses consignes doivent-elles être claires, ses ordres péremptaires pour ne donner lieu à aucune critique ; il doit parler, ordonner, agir enfin comme l'officier qu'il est, c'est-à-dire nettement et sans montrer de doute<sup>1967</sup>. Mais, le major est aussi, et surtout, le médecin de tout l'équipage. Sans être systématiquement le confident des matelots, que tant de préjugés et d'ignorances réciproques séparent de leur *major*, le médecin est celui qui soigne et devine leurs maux, d'autant plus qu'il sait la réticence générale des marins, particulièrement les inscrits et les « anciens », à venir avouer leur douleur. De lui dépendent non seulement l'hospitalisation avec son lot de petits privilèges alimentaires — les confitures — et de repos, mais

<sup>1964</sup> Dr. Louis Dulieu, « Joseph-Marie Dubreuil. Médecin parisien, chirurgien de la Marine et professeur d'anatomie à Montpellier », *Revue d'Histoire des sciences et de leurs applications*, tome 14, n° 1, 1961, p 33-46.

<sup>1965</sup> Michel Valentin, « La « Rue Royale » et la Faculté sous le Second empire : l'étrange histoire des deux thèses de Constantin Pellarin, médecin de la Marine et disciple de Claude Bernard en 1853 », communication lue devant les membres de la Société française d'Histoire Médicale et publiée entre 1982 et 2001. Texte disponible sous format PDF sur le site biusante. Paris- Descartes : <https://www.biusante.parisdescartes.fr/sfhm/hsm/HSMx1982x017xspec2/HSMx1982x017xspec2x0088.pdf>.

<sup>1966</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Eugène\\_Sue](https://fr.wikipedia.org/wiki/Eugène_Sue)

<sup>1967</sup> Claire Fredj, « Un aperçu de la relation médecin-patient dans l'armée française sous le Second empire : l'exemple des relations lointaines », dans Elizabeth Belmas et Serenella Nonnis-Vigilante (dir.), *La santé des populations civiles et militaires*, Villeneuve d'Ascq, Presses du Septentrion, 2010, p. 87-97.

également le débarquement à l'hôpital le plus proche, voire le rapatriement. C'est lui seul qui, *in fine*, ordonne la distribution de rations supplémentaires et corrige les excès de zèle des agents du commissariat en déclarant impropre la distribution d'une vieille saumure ou de biscuits douteux. Enfin sur lui, repose en partie le salut moral, sinon physiologique, de l'équipage aux heures sombres des attaques épidémiques. Les antipathies provinciales, le manque de tact, la brutalité de certains officiers de santé tempèrent ce portrait en rose et bleu du « bon major ». Durant la croisière de 1846, le chirurgien de l'*Inflexible* se plaint de l'obstiné silence des matelots bretons celtophones, prenant un manifeste plaisir à jouer les niais devant ce maniaque d'hygiène buccale, qui — littéralement — dénombre les dents (manquantes et restantes) d'un équipage de 800 matelots pas nécessairement heureux de ses commentaires sur leur tabagisme et leurs chicots noircis<sup>1968</sup>. La grande majorité des témoignages va bien, toutefois, dans le sens d'une relation bienveillance et d'estime qui fait entre l'équipage et « son » major, appelé à dire au commandant ce que le gaillard d'avant ressent et murmure<sup>1969</sup>.

### 1. 1. 2. Infirmiers et auxiliaires médicaux à bord des navires

« Entretenus » ou non, les médecins à bord sont épaulés par des marins infirmiers qui, recrutés initialement parmi les matelots les moins qualifiés et les mousses, font l'objet sous la III<sup>e</sup> République d'une professionnalisation. Les normes de cette spécialisation — volontariat, stages spécifiques et formation à terre — sont toutefois encore incertaines à la fin du siècle<sup>1970</sup>. Sur les navires qui disposent d'une équipe médicale, le nombre des matelots, quartiers-maîtres et second maîtres infirmiers, dépend des effectifs et donc du rang du navire. Théoriquement, un cuirassé dispose d'un officier de santé, d'un second maître et d'une équipe de quatre à six hommes<sup>1971</sup>. Chaque infirmier détaché sur les plus petites unités est placé sous l'autorité des médecins-majors de la flottille dont dépendent le torpilleur ou le contre-torpilleur où cet infirmier a embarqué<sup>1972</sup>.

Lors d'une épidémie et d'une catastrophe, les équipes sanitaires sont étoffées par la mobilisation des volontaires valides, mais également des blessés légers et des convalescents de bonne volonté. Les autres membres de l'état-major donnent l'exemple et, s'il le faut, prêtent la main aux tâches les plus rebutantes. Sans prendre part aux soins, les aumôniers réconfortent les uns, administrent les autres, accompagnent enfin les blessés jusqu'aux hôpitaux. En 1861, le Dr. Marroin, le médecin d'escadre des forces déployées en mer Noire durant la guerre de Crimée, louera les officiers et les matelots épargnés par le choléra et les convalescents pour les soins rendus

<sup>1968</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 6, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe 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>1969</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 94-99.

<sup>1970</sup> Bernard Brisou, « Trois cents ans de médecine navale du grand siècle à nos jours », *Médecine et Armées*, 2008, 36,5, p. 507-515.

<sup>1971</sup> É. Schérer, *Équipages (...)*, *op. cit.*, p. 55-57.

<sup>1972</sup> Dr. Bellot, « L'hygiène navale dans une flottille de contre-torpilleurs », *Archives de Médecine Navale*, 1910, n° 93, p. 195-196.

à leurs compagnons en comparant ces auxiliaires aux soeurs de la Charité, c'est-à-dire à ce que la société française catholique tenait pour le modèle même du dévouement<sup>1973</sup>. Sur les transports militaires et les navires de guerre portant des troupes, les médecins militaires comme passagers civils peuvent ponctuellement étoffer les équipes médicales. Ainsi les femmes des officiers et des sous-officiers de l'Armée offrent-elles leurs services pour la délivrance d'une parturiente sur les navires de transport de l'État, tandis que les religieuses de la Charité, qui sont de toutes les expéditions amphibies, sont appréciées pour leur zèle et leur propreté. Banale à terre puisque les religieuses forment le gros des équipes d'infirmierie dans les hôpitaux militaires et navals, l'assistance des femmes n'en demeure pas moins exceptionnelle à bord des bâtiments de l'État où leur présence est contrainte par les usages et les règlements<sup>1974</sup>.

## **1. 2. L'hôpital des navires avant le dernier tiers du siècle : un espace exigu souvent, mal isolé toujours**

Sur les plus grosses unités comme sur les bâtiments de second rang telles les corvettes, l'espace dédié aux soins est l'infirmierie du bord, que l'on nomme également « le poste des malades » ou « l'hôpital » quelque soit la taille du lieu. Les torpilleurs comme les sous-marins ne disposent en revanche d'aucun lieu spécifique aux soins qui sont délivrés soit dans une cabine d'officier soit à l'avant du bâtiment.

Placé traditionnellement à l'avant du bâtiment dans l'entrepont, c'est-à-dire sous les batteries, l'hôpital du navire est réglementairement établi, en 1825, à l'avant de la batterie haute sur les vaisseaux et à l'avant de la batterie des frégates<sup>1975</sup>. L'emplacement du poste de soins à l'avant, dans le prolongement de la batterie, est « invariablement » établi par l'ordonnance du 12 février 1852<sup>1976</sup>. L'ayant pour la plupart recommandée, les médecins de la Marine ont salué cette décision et l'ont défendue, non sans admettre la force des critiques contre un emplacement exigu et bruyant<sup>1977</sup>. Sur les vaisseaux et les plus grosses frégates, où la superficie minimale de l'infirmierie n'est certes pas inférieure à 160 m<sup>2</sup>, l'espace dédié aux soins comme aux malades alités est jugé suffisant. En outre, le commandant peut allouer à l'infirmierie une partie supplémentaire de la batterie haute. Sur les bâtiments de second ordre, en revanche, la situation est moins favorable<sup>31978</sup>. L'infirmierie d'une corvette de premier rang est ainsi toujours partagée par l'emplanture du mât de beaupré.

<sup>1973</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 18 ; J. Léonard, « Femmes, religions, médecine. Les Religieuses qui soignent », dans *Idem, Médecins, malades et société, dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sciences en Situation, 1992, p. 40-42.

<sup>1974</sup> C. Pellarin, *Souvenirs anecdotiques(...)*, *op. cit.*, p. 74.

<sup>1975</sup> C'est-à-dire des navires dont la puissance de feu n'est pas disposée seulement sur le pont supérieur.

<sup>1976</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Huillet, « Rapport médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1977</sup> P. Brouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, *op. cit.*, p. 69.

<sup>1978</sup> Auguste-Anatole Léon, *De l'Hôpital à bord des navires de l'État*, thèse de médecine soutenue à la faculté de médecin de Montpellier, le 26 juin 1867, Montpellier, s. e., 1867, p. 18.

L'infirmerie d'un navire est un lieu tout à la fois populaire et redoutable. Populaire, car les hommes hospitalisés, libérés des corvées et des quarts, disposent — s'ils ne sont pas mis à la diète — d'une ration améliorée où les confitures et les conserves sont allouées assez librement. En l'absence d'une salle de consultation dédiée, introduite sur les grands bâtiments à la fin du siècle, l'hôpital est un forum semi-public, les infirmiers-matelots et les autres malades ne perdant pas grand chose des échanges entre le « major » et les patients. Les simulateurs, démasqués, sont plaisamment daubés. Véhiculées par les infirmiers et les patients, toutes ces péripéties cliniques agrémentent l'ordinaire des conversations<sup>1979</sup>. Si beaucoup consultent, peu toutefois sont reçus dans ce très relatif éden qu'est l'hôpital. Le nombre restreint de lits, mais également les exigences du commandement — pas plus de 5 % des hommes exempts de service en période ordinaire — sont autant de contraintes qui pèsent sur leur admission. Les limites sont également sanitaires. Les médecins répugnent à recevoir les malades contagieux, difficiles à isoler. Avant le départ de leur navire, les médecins tentent de s'en débarrasser en les faisant admettre aux hôpitaux navals des vénériens comme des galeux dont le traitement est, coûteux, long et incertain<sup>1980</sup>. Une fois admis, lavés et couchés, les patients sont encore bien loin de croiser pour Capoue.

Sur les vaisseaux, comme sur tous les navires disposant d'une infirmerie, l'isolement sonore et olfactif n'est pas en effet envisageable avant le dernier tiers du siècle. La forge, établie sur le pont du gaillard au dessus de l'hôpital, mais également les piétinements des bâbordais et des tribordais, les coups de sifflet et les roulements de tambour qui accompagnent les manoeuvres, les entraînements enfin alimentent un bruit incessant. Des cuisines proches proviennent toutes sortes d'odeurs plus ou moins appétissantes, auxquelles s'ajoute l'exhalaison des fèces, des pansements et des salissures diverses que l'on évacue de l'infirmerie<sup>1981</sup>. Le nettoyage quotidien du parquet à grande eau, en usage avant le milieu du siècle, et bien sûr celui de la passerelle du gaillard d'avant, introduisent ou entretiennent une certaine humidité, que tentent de contrarier les braséros et l'ouverture des sabords par beau temps. Le lancement des premières frégates cuirassées introduit quelques changements et progrès mineurs. Placée sous le gaillard d'avant, l'infirmerie de la *Gloire* échappe à l'embarras du mâât de beaupré, qui se trouve à l'avant du navire. Demeure la présence gênante des deux pièces de chasse, établies de part et d'autre de l'armoire à médicaments. Autre souci hérité de l'ancien temps : l'odeur des latrines, *i.e.* les « bouteilles » situées à l'avant du navire, et que le médecin tente de conjurer en fermant hermétiquement les sabords des pièces. La luminosité est assez grande toutefois dans les infirmeries des frégates cuirassées, grâce à la présence de vitres ou de hublots. Les manches à vent fixes ou amovibles assurent enfin un renouvellement régulier de l'air, alors que l'entrepont, sous les batteries, est obscur et souvent humide<sup>1982</sup>. Aux désagréments quotidiens s'ajoutent ceux des manoeuvres du mouillage et de relèvement des

<sup>1979</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la Mer* (...), *op.cit.*, p. 198-199.

<sup>1980</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 (le *Requin*), « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>1981</sup> *Ibidem*.

<sup>1982</sup> A.-A. Léon, *De l'Hôpital à bord* (...), *op. cit.*, p. 10-12.

ancres<sup>1983</sup>. Les parois de l'infirmierie sont en effet percés par les sabords de chasse et les écubiers par lesquels on fait filer et remonter les ancres<sup>1984</sup>. Rapportée dans la thèse de médecine qu'Auguste Léon soutient le 26 juin 1867 à Montpellier, l'anecdote suivante, pour spectaculaire qu'elle semble, n'en est pas moins fort commune. Présente dans la rade d'Algésiras en décembre 1859, la frégate *Impératrice-Eugénie* est touchée par une épidémie de variole. L'ordre d'appareiller au petit matin oblige l'entrée des marins valides, chargés de manœuvrer les ancres, tandis que les varioliques sont littéralement claustrés « dans un entourage de toile dans leurs lits<sup>1985</sup> ». En janvier 1861, le chirurgien-major de la frégate cuirassée *Gloire* parle du « désespoir du médecin » d'un navire de second rang quand, « à chaque appareillage », les portes de l'hôpital « s'ouvrent en grand aux hommes qui l'envahissent, les lits sont dérangés et pendant tout le temps de la manoeuvre des chaînes, les malades subissent les actions des courants d'air et souffrent du bruit qui se fait autour de lui<sup>1986</sup> ». Inutile d'ajouter que la position de l'infirmierie, exposée aux feux de l'artillerie ennemie, mais également utile pour des tirs de chasse, suppose sa fermeture avant le combat.

### 1. 3. Le poste de combat et les infirmeries annexes

Avant tout engagement, un poste d'urgence, nommé « poste de combat » est constitué à fond de cale pour y accueillir les blessés dont le triage se fait dans un autre local appelé le « poste des blessés ». Quand le branle-bas de combat est ordonné, le médecin-major prend position avec ses aides au lieu assigné et attend les blessés que l'on descend par des procédés et des appareils étonnants, fruits de l'ingéniosité navale. Le poste de combat est à la fois une salle d'opérations et une salle de soins d'urgence. Au milieu du siècle, les moyens ne semblent avoir guère changé depuis Trafalgar ou la bataille des Saintes : « Un tableau à roulis sera disposé dans la cale pour recevoir ce qui est nécessaire au pansement des blessés. On y dressera aussi une table d'opérations pour laquelle il sera placé des bannes à moitié pleines d'eau ou de sable<sup>1987</sup> ». L'éclairage est aussi restreint que par le passé. Ignorée au début de la Restauration, l'anesthésie s'est généralisée trois décennies plus tard. Généralement placé au-dessus du poste de combat, au centre du navire, le poste de tri se trouve en-dessous du grand panneau, par lequel on fait ainsi descendre, le 17 octobre 1854, les marins blessés par les feux de la forteresse de Sébastopol. La localisation des différents emplacements sanitaires n'est pas toutefois immuable. Le poste de combat peut en effet se trouver soit à l'avant soit à l'arrière de la cale. La réquisition des logements des élèves et des maîtres est également une alternative possible. Variable selon les navires, la place allouée aux soins est

<sup>1983</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Numa Huillet, « Rapport médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1984</sup> *Ibidem*.

<sup>1985</sup> A. -A. Léon, *De l'Hôpital à bord des navires de l'État*, op. cit., p. 20.

<sup>1986</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Numa Huillet, « Rapport médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1987</sup> SHD-V-M, 2010 PA 45-10, Cahier manuscrit, « Dispositifs établis à bord du vaisseau l'*Iéna* pour le branle-bas de combat par M. Desfossés », s. d. (vers 1846-1847).



théoriquement supérieure dans les frégates et les vaisseaux, mais souffre de l'installation des machines marines qui, auxiliaires ou non, sont de grande dimension. L'aération insuffisante de ce poste comme la difficulté du transport des blessés reviennent sous la plume des experts comme les grands défauts de la relégation à fond de cale de l'infirmerie lors d'une bataille. Comment toutefois assurer la protection aux chirurgiens si le commandement ne les place pas aux endroits les moins exposés aux feux de la mousqueterie et de l'artillerie?

Avec le blindage des parois, le risque réduit d'un ébranlement de la coque permet de remonter le poste de combat. Sur la frégate cuirassée *Gloire*, ce poste est établi dans la chambre ou le carré des maîtres. Afin de réduire les déplacements, un second poste est aménagé par le premier officier de santé du bâtiment à l'arrière du navire « du côté du carré des officiers <sup>1988</sup> ». Retenant le poste des maîtres pour accueillir les blessés, le médecin dispose à portée de main des ressources du magasin général. L'idée de constituer à l'arrière du navire un second poste de secours, pour éviter le déplacement des hommes le long de la batterie, est avancée dans le même rapport qui présente, le 8 mars 1861, les aménagements de la *Gloire*<sup>1989</sup>.

#### 1. 4. La médicalisation progressive et décisive de l'infirmerie (1880-1910 env.)

Entre 1860 et la fin de la décennie 1890, l'infirmerie du bord se transforme progressivement en un espace clos et médicalisé. L'aménagement des lieux répond de mieux en mieux aux nécessités de l'âge pasteurien. Au début du siècle, l'infirmerie prend enfin l'aspect, familier à nos yeux, d'une authentique salle de soins ou d'un petit hôpital.

Le second XIX<sup>e</sup> siècle (1860-1914) voit, tout d'abord, se résoudre l'ancienne exigüité de l'espace des soins médicaux. Théoriquement située à l'avant du navire, l'infirmerie est assez souvent déplacée au milieu du navire, là où il atteint sa plus grande largeur. Le gain d'espace apporté par ce déplacement, n'est pas négligeable. À la veille de la Grande Guerre, un côté des croiseurs de l'escadre abrite un hôpital de quatorze lits répartis en sept îlots de couchettes superposées, une salle de bain ainsi qu'un water closet. Sur l'autre bord, l'équipe médicale dispose d'une salle de visite, d'une pharmacie, d'une salle d'opération et d'une petite cellule d'isolement<sup>1990</sup>. D'autres facteurs contribuent à l'agrandissement de l'infirmerie. Sur les premières unités cuirassées, l'enlèvement du mât de beaupré, devenu inutile avec la simplification du gréement, comme la réduction du nombre des bouches à feu en batterie accroissent la superficie de l'hôpital du navire. Avantage précieux, le lieu n'est plus désormais affecté par la manoeuvre des pièces et des ancres. Un espace plus grand, pour des hommes mieux protégés du bruit et des odeurs du navire, dont ne parlent plus les rapports portant sur les cuirassés et les croiseurs des décennies 1880-1910. Comme par le passé, le type du navire détermine toutefois le niveau d'isolement de l'hôpital. Les bruits extérieurs, ainsi le vacarme de la forge du contre-torpilleur *La Hire* en 1905,

<sup>1988</sup> SHD-V-M, CC 2 956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Huillet, « Rapport médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1989</sup> *Ibidem*.

<sup>1990</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Inspection Générale. « Rapport d'ensemble du médecin d'escadre », 22 juillet 1912.

demeurent une réalité ordinaire sur les unités de second rang<sup>1991</sup>. Sur les plus petites unités, tels les torpilleurs, les médecins embarqués comme les infirmiers doivent toujours recourir au système « D » pour loger leurs patients. L'aération comme la luminosité des lieux y sont sacrifiées au profit de l'essentiel : trouver un lieu calme et réservé aux soins. Sur le petit croiseur *Linois*, qui reçoit 138 hommes d'équipage, état-major compris, le médecin descend les malades alités dans la cale où le roulis est modéré, mais l'air frais rare<sup>1992</sup>.

Sur les grandes unités de ligne, l'intérieur de l'hôpital se médicalise dès le début des années 1860, quand l'emploi de toiles ou de tapis cirés puis du linoléum permet de supprimer les nettoyages humides et la corvée du cirage du plancher, opération longue et toujours propice aux dérangements<sup>1993</sup>. Cette première étape précède la pose de carrelages puis la mise en place des douches et des WC. Transposant les normes d'isolement en usage dans les transports-hôpitaux de la classe *Annamite*, les architectes dotent les cuirassés de la fin du siècle d'infirmières compartimentées. Ces unités rassemblent sur un bord la pharmacie, la salle des pansements et la salle de visite et laissent l'autre bord accueillir les malades, la salle de bains et la salle d'isolement. Les matériels métalliques, tels que le coffre à pansements Rouvier, introduit en 1899 et les tables à pansements Auffret ou les lits à roulis du Bois Saint-Sevrin, éliminent les derniers équipements en bois hérités du Second empire<sup>1994</sup>. Autant de changements qui, accumulés, métamorphosent l'infirmierie navale, qui était initialement un espace militaire dédié au soin, en un quasi-hôpital. Autrefois hésitant à opérer, les chirurgiens sont maintenant en mesure de se lancer dans des interventions assez ambitieuses puisque les conditions d'asepsie et d'antisepsie sont réunies. Les salles d'opérations, au sens strict du terme, demeurent toutefois l'apanage des unités affectées aux longs voyages comme les transports de la classe *Annamite* et des navires convertis tel le navire-école *Duguay-Trouin*<sup>1995</sup>.

## 2. Le transport des malades et des convalescents : une ordalie en temps de guerre

Une fois son traitement mené à son terme, soit le marin reprend son service soit, jugé inapte provisoirement ou déclaré invalide, il est rapatrié. La décision du retour est en effet prise quand son état de santé ne permet pas de croire possible ou souhaitable son maintien à bord. Ordinairement, ce sont des navires de guerre « en mission postale » ou rappelés pour une refonte qui assurent le transport des patients réformables ou incurables. Durant les grandes opérations amphibies et militaires, les malades et les blessés des corps expéditionnaires sont embarqués sur des navires

<sup>1991</sup> SHD-T-M, 170 C-166, Rapport médical du CT *La Hire*, 1905.

<sup>1992</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, François Sénès Elisée, Rapport sur le *Linois*, 23 janvier 1879.

<sup>1993</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Chirurgien major, Mr. Huillet, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, « Rapport Médical (*La Gloire*), 8 juillet au 31 décembre 1860 », 3 mars 1861.

<sup>1994</sup> On se reportera aux pages que nous consacrons à la disparition progressive des matériaux végétaux et ligneux sur les navires de guerre au tournant du siècle.

<sup>1995</sup> P. Brouardel et E. Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, *Hygiène navale*, Paris, librairie J.B. Baillière et fils, 1906, p. 69-72.

affectés à cette mission. Outre l'emploi des transports de troupes et de chevaux comme des navires de commerce nolisés, le gouvernement peut convertir en transport de blessés des navires de guerre libérés de leurs pièces et dont l'aménagement intérieur étend considérablement le périmètre ordinaire de l'infirmerie. Sous le Second empire, la batterie avant est réservée aux convalescents, tandis que la batterie arrière et le faux-pont arrière sont voués aux malades. L'équipage occupe alors le faux-pont avant<sup>1996</sup>. Une équipe médicale étoffée embarque sur ces ambulances maritimes dont l'efficacité a été assez grande contre les frappes épidémiques et pour limiter l'infection des plaies<sup>1997</sup>. Aucun de ces navires, même les transports aménagés, n'est un navire-hôpital au sens strict du terme. Lancées dans le dernier tiers du siècle, de telles unités sont réservées aux théâtres coloniaux lointains, tels le Gabon et l'Indochine, où les établissements à terre sont rares ou lointains. Avant 1914, ces hôpitaux maritimes apparaissent brièvement en Méditerranée quand, débouchant du canal de Suez, ils ramènent en métropole les blessés et les convalescents venus des forces stationnant en Asie du Sud-Est<sup>1998</sup>.

Ordinairement, il s'avère impossible de ramener immédiatement en métropole le malade ou le convalescent que le major désire rapatrier. Plusieurs jours voire plusieurs semaines peuvent passer sans qu'un navire de guerre retournant en France ne parvienne. Comme il s'agit de permettre au navire de reprendre au plus vite ses missions, mais sans compromettre la vie des malades les plus gravement touchés ni la santé de l'équipage, le débarquement des patients dans un hôpital proche est la solution la plus pratique et la plus sûre. En le débarquant, le médecin du bord espère stabiliser l'état du malade, avant qu'il ne soit confié aux bons soins d'un navire de l'État ou d'un paquebot. Nationaux ou non, les établissements où sont reçus les patients servent donc d'échelons intermédiaires entre l'hôpital du navire et les structures d'accueil militaro-navales de la métropole ou de l'Afrique du Nord française. La nécessité d'un sas sanitaire terrestre est encore plus urgente en cas de guerre ou de frappe épidémique majeure. Quelque soit la durée du rapatriement, tous s'accordent en effet pour juger calamiteuses les conditions entourant le rapatriement sur un navire portant plusieurs dizaines, voire plusieurs centaines de blessés et de contagieux.

Sans en comprendre les mécanismes biologiques avant les démonstrations listériennes et pasteuriennes, les médecins militaires savent de longue date que l'agglomération indistincte des contagieux et des blessés favorise les infections nosocomiales (« la pourriture des hôpitaux ») et les épidémies<sup>1999</sup>. L'incapacité de maintenir la propreté des batteries où les marins-infirmiers pataugent

---

<sup>1996</sup> C. Gavalda-Brault, *L'éternel retour d'une épidémie (...)*, *op. cit.*, p. 18.

<sup>1997</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV, n° 13, Chirurgien major de *L'Ulloa* au directeur de santé de la Marine à Toulon, 26 juillet 1856, cité par C. Gavalda-Brault, « L'éternel retour d'une épidémie : dynamique de diffusion (...) », art. cité, p. 4.

<sup>1998</sup> Professeur Hamy, « Les blessés de Béziers. Notice pour servir à l'histoire des débuts de la médecine navale de France », *Archives de médecine navale*, 1907, n° 88, p. 377-388 ; M. Sardet, « La Marine et ses navires-hôpitaux dans les Flandres et en Orient », *Médecine et Armées*, 44, 1, p. 36-41 ; C. Gavalda-Brault, *L'éternel retour d'une épidémie (...)*, *op. cit.*, p. 17-19.

<sup>1999</sup> Eytan Ellenberg, « L'infection nosocomiale : relire l'histoire et penser au présent. Nosocomial infections: revisiting history to think about the present », *Santé Publique*, vol. 17, no. 3, 2005, . 471-474 ; <https://thoracotomie.com/2012/08/12/la-pourriture-d-hopital-la-gangrene-nosocomiale/>

dans les vomissures, les fèces et les linges sales, ouvre la voie à des catastrophes sanitaires<sup>2000</sup>. En dépit de mesures de filtrage et d'isolement des malades présentant les symptômes de ce mal, l'épidémie de typhus, qui accompagne le rapatriement des troupes et des malades au premier semestre 1856, tue plusieurs milliers de soldats, mais touche également les personnels navigants, particulièrement les soignants, les mécaniciens et les chauffeurs<sup>2001</sup>. L'embarquement indistinct et massif s'avérant très meurtrier, même sur de courtes distances, trois solutions complémentaires sont employées : le débarquement des malades dans un proche lazaret, le confinement immédiat à terre de l'équipage, enfin l'emploi des ressources hospitalières de petite dimension à proximité du champ de bataille et de la zone des opérations.

### **3. Les structures hospitalières et sanitaires portuaires : une trame utile d'établissements de première urgence et de soutien**

La constitution des premières structures hospitalières et sanitaires pour le service des personnels de la Marine en Méditerranée remonte à l'époque moderne, avec le développement des ambitions maritimes et des forces navales françaises<sup>2002</sup>. Si l'accueil des victimes des épidémies relève des établissements quarantaires (lazarets), les hôpitaux accueillent les malades et les blessés dont le traitement et la guérison prendront du temps. Cette logique de tri demeure intacte au XIX<sup>e</sup> siècle. Les personnels victimes des épidémies, les vénériens, les galeux, les grands blessés, les malades chroniques enfin sont les principaux bénéficiaires de cet accueil à terre. Si Toulon est le centre principal de ce réseau terrestre de soins, plusieurs ports nationaux, mais également étrangers, ainsi La Valette et Smyrne, en sont les éléments périphériques. À ces structures pérennes s'ajoutent des lieux convertis pour la circonstance — une résidence consulaire — et des structures plus légères — des ambulances à terre —, quand l'urgence le commande. Centrée sur les établissements de soin portuaires, médicaux ou quarantaires, cette organisation est reconstituée sous la Restauration et la monarchie de Juillet qui entretiennent des stations de part et d'autre de la Méditerranée et confient à la Royale de lourdes charges logistiques dans les eaux nord-africaines. Avec quelques nuances, le Second empire et la III<sup>e</sup> République maintiennent ce système d'accueil, dont la gestion est, pour partie militaro-navale, pour partie déléguée soit aux autorités municipales soit à des congrégations catholiques spécialisées, très actives au Levant.

---

<sup>2000</sup> Sur lesquelles les historiens de la marine du Second empire (M. Battesti) et des questions sanitaires durant la guerre de Crimée (M. Lemaire, B. Pouget, C. Gavalda-Brault) ont cité des témoignages bouleversants. Les lecteurs se reporteront à leurs travaux souvent cités dans cette partie.

<sup>2001</sup> C. Gavalda-Brault, *L'éternel retour d'une épidémie (...)*, *op. cit.*, p. 27.

<sup>2002</sup> Ce développement doit beaucoup à la lecture du travail doctoral de Benoît Pouget et de sa communication sur le réseau hospitalier qui a été lue au colloque international sur la guerre de Crimée (Paris, Novembre 2019), dont les actes sont en cours de publication.

### 3. 1. Le système de santé toulonnais : le centre sanitaire de la Marine et son *hinterland* provençal et languedocien

Depuis l'âge moderne, les moyens sanitaires principaux terrestres de la Marine en Méditerranée sont concentrés dans le port de Toulon dont les centres hospitaliers et quarantaires accueillent en priorité les marins et les militaires de la base comme les personnels des forces armées rapatriés.

#### 3. 1. 1. Les établissements hospitaliers et quarantaires toulonnais : recevoir les pathologies lourdes et prévenir les épidémies

Comme une grande partie des exercices de l'escadre se déroule à proximité de la rade de Toulon, les services hospitaliers du port reçoivent les blessés graves des navires, mais également les galeux comme les vénériens que les médecins-majors des navires entendent bien ne pas garder à bord. Longues à soigner, ces pathologies immobilisent en effet des capacités d'accueil bien trop chiches pour être gaspillées. L'hôpital de Toulon reçoit également les maladies de longue durée, avant l'engagement des procédures de réforme des patients<sup>2003</sup>. C'est également à terre, à l'ambulance du port puis à l'hôpital, qu'est menée la médecine d'urgence. Outre les victimes des accidents du travail dans l'arsenal, les survivants d'une catastrophe, particulièrement les grands brûlés comme les grands blessés des navires mouillant au port<sup>2004</sup>, sont systématiquement accueillis dans les services de l'hôpital de la Marine<sup>2005</sup>.

Ces moyens d'accueil sont renforcés pour contenir la propagation de la fièvre jaune, puis du choléra, mais également pour répondre aux besoins sanitaires des campagnes algériennes. En 1835, la capacité d'accueil de l'hôpital de Toulon — l'hôpital principal — est de 430 lits. Reconstituée entre 1819 et 1830 par des forçats, sa succursale de Saint-Mandrier se spécialise dans l'accueil des convalescents ou des victimes des épidémies<sup>2006</sup>. Sa capacité maximale d'accueil — 540 malades — correspond aux besoins d'une division navale touchée par une forte épidémie. Ponctuellement, Saint-Mandrier sert aux besoins hospitaliers et quarantaires de l'armée déployée en Algérie, les autorités navales locales espérant ainsi assouplir les flux de blessés et de convalescents<sup>2007</sup>. Sous le Second empire, l'hôpital de Saint-Mandrier reçoit les vétérans de la Crimée, puis les soldats de la campagne d'Italie comme les prisonniers autrichiens qui sont opérés et soignés par les équipes d'officiers de santé de la Marine. Ces structures ne connaissent pas de changement majeur au

<sup>2003</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 6, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe 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>2004</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 1, Chirurgien entretenu de 1<sup>re</sup> classe, M. Bergeron, Journal médical de la *Vénus*, 25 octobre 1824.

<sup>2005</sup> L. Saurel, *Traité de chirurgie (...)*, op. cit., p. 160-168.

<sup>2006</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 67-68; B. Cros et P. Decencièrre, « La rade de Toulon », art. cit., p. 19.

<sup>2007</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), op. cit., p. 246-247 et 275.

second XIX<sup>e</sup> siècle. Envisagée en 1884 après l'acquisition de terrains dans le quartier Sainte-Anne, la construction d'un nouvel hôpital de la Marine est toutefois abandonnée, le terrain retenu servant de champ de manoeuvre jusqu'en 1901. Reprenant alors le projet, la préfecture maritime bute sur l'ambition du ministère de la Guerre de construire *in situ* une caserne, dont la proximité décourage les médecins navals. L'ouverture de l'hôpital Sainte-Anne, en 1910, ouvre enfin la voie au remplacement de celui de Saint-Mandrier, effectif dans l'entre-deux-guerres avant la reconversion du site désormais occupé par l'école des mécaniciens de la Marine<sup>2008</sup>. Cet effort architectural n'a pas été sans susciter l'appréciation des hommes de l'art.

Se rendant à Alger en 1833, un chirurgien lyonnais décrit, trois années plus tard, les établissements sanitaires toulonnais militaires et civils. Situé rue Royale, l'ancien hôpital de la Marine lui semble être un « bel établissement », d'une capacité ordinaire de 200 lits, répondant bien aux canons de la salubrité et de la propreté. Non seulement l'espace alloué à chaque homme semble satisfaisant, mais les officiers disposent de « chambres particulières très bien tenues<sup>2009</sup> ». Le médecin dénombre certes cinq défauts à Saint-Mandrier dont les plus graves lui semblent le difficile passage des blessés et des malades par mauvais temps et le coût élevé de la journée d'hospitalisation. Le site de l'hôpital, construit loin de toute eau stagnante, l'ampleur des lieux, l'organisation des locaux, les réserves d'eau répondent toutefois parfaitement aux dogmes de l'hygiénisme sanitaire et de l'aérisme. Les infirmeries sont « plafonnées, très bien éclairées, aérées par des fenêtres qui peuvent s'ouvrir à toutes les hauteurs (...). L'édifice enfin, que l'on considère dans son ensemble ou dans son détail, est d'une perfection absolue, tant sous le rapport de l'élégance architecturale que sous celui des règles hygiéniques applicables à la construction des hôpitaux<sup>2010</sup> ». Ce sont de « magnifiques hôpitaux », confirme le médecin militaire Michel Lévy (1809-1872) en parlant des établissements de Brest et de Toulon, « de construction monumentale », sans doute trop grands pour ne pas donner prise aux épidémies, mais « où l'hygiène la plus attentive veille au bien-être des malades<sup>2011</sup> ». Cet éloge, quelque peu convenu si l'on songe aux très hautes fonctions militaires de Michel Lévy, porte une part de vérité. Appelés à suivre de près l'état des aliments achetés et distribués, les médecins navals ont apprécié à leur mesure les premiers grands travaux d'intérêt public de Pasteur sur la conservation. Ce dernier résout ainsi, par un bref chauffage des vins destinés au service tropical, le problème posé par leur acidité. Autant de conditions et de circonstances préparant les esprits, ainsi le chirurgien Jules Fontan, à l'adoption résolue des thèses pasteurienne sur l'asepsie<sup>2012</sup>. Devenant après 1890 l'école d'application de Santé Navale (Bordeaux), Toulon est une école d'application appréciée, dotée d'équipements modernes, et confiée à des équipes zélées. Menant son stage au premier semestre 1902, Victor Segalen trouve « les cliniques très instructives (...). Le tout très intelligemment conduit ». Les petits

<sup>2008</sup> SHD-T-M, 2 A<sup>3</sup>-570, Préfet Maritime-Toulon au ministre de la Marine, Camille Pelletan, 21 août 1902.

<sup>2009</sup> Dr. Pointe, *Relation médicale d'un voyage de Lyon à Alger*, Lyon, Maire, 1836, *op. cit.*, p. 14.

<sup>2010</sup> *Ibidem*, p. 18-19.

<sup>2011</sup> M. Lévy, *Traité (...)*, *op. cit.*, II, p. 865.

<sup>2012</sup> B. Broussolle, « Les Grandes heures (...). Le professeur Jules Fontan (...) », art. cité, p. 44.

ridicules, mais également les grands talents de ses maîtres, six professeurs, complètent un tableau élogieux de l'école<sup>2013</sup>. Au tournant du siècle, Toulon, qui est un des premiers centres d'expérimentation des traitements anti-syphilitiques, prend également la tête de la recherche psychiatrique<sup>2014</sup>. Tout certes n'est pas rose et ne peut l'être en de tels lieux. S'il se félicite de la spécialisation croissante des services, Angelo Hesnard, un des pères de la psychiatrie navale, se plaint de la persistance de pratiques anciennes et stigmatisantes. Suivant une pratique qui semble venue des temps les plus anciens, les incurables des autres services et les cas les plus lourds ne sont-ils pas alors logés avec les aliénés dans leur service ? Pour autant, le recrutement d'aliénistes et de personnels dédiés donne au service une véritable utilité<sup>2015</sup>.

### **3. 1. 2. Soutenir les forces en Méditerranée occidentale le long des côtes métropolitaines et nord-africaines**

Les établissements hospitaliers toulonnais ne forment qu'une partie des structures sanitaires portuaires nationaux et coloniaux. Si les frappes de la peste deviennent rarissimes en Europe occidentale après 1850, les premières atteintes de la fièvre jaune, au début des années 1820, puis du choléra, une décennie plus tard, contribuent au renforcement des moyens quarantaires à terre comme sur les îles les plus proches des ports marchands et militaires. Toulon dispose d'un établissement d'accueil important, dans la baie du lazaret, où doivent mouiller les navires venant d'Orient et d'Afrique du Nord dans les premiers temps de la colonisation<sup>2016</sup>. Lors du rapatriement massif de convalescents et de malades en période de guerre ou d'épidémie, la préfecture étend ses moyens sur le pourtour du littoral. Outre le lazaret d'Arenc, les îles du Frioul, devant Marseille, sont dotées en 1828 d'un établissement spécifique, l'hôpital Caroline — baptisé Ratonneau trois années plus tard —, prévu pour accueillir les victimes de la fièvre jaune. Vouées à ce rôle quarantenaire à l'âge moderne, les îles du Frioul conservent leurs fonctions tout au long du siècle principalement au profit des navires évoluant entre la Métropole, l'Afrique du Nord et le Levant<sup>2017</sup>. Cet échelon côtier est renforcé durant les grandes campagnes de Crimée et d'Italie quand les malades des corps expéditionnaires sont reçus sur les côtes provençales et leurs îles quarantaires. En 1856, l'île de Porquerolles joue le rôle de sas sanitaire pour contenir l'épidémie typhique accompagnant le retour des forces de Crimée<sup>2018</sup>. Quand il s'agit d'accueillir plusieurs centaines de soldats et de marins, blessés ou contagieux, les établissements languedociens de Cette, de Montpellier et de Port-Vendres

<sup>2013</sup> D. Gisserot, « Segalen et la première radiographie (...) », art. cité, p. 46.

<sup>2014</sup> Patrick Louvier et Benoît Pouget « 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 en méditerranée et au-delà, XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles*, Presses Universitaires de Provence, Actes du colloque *Villes, sociétés urbaines et syphilis en Méditerranée et au-delà*, Marseille, Faculté de Médecine, Octobre 2017, 2021, p. 311-335.

<sup>2015</sup> Dr. Hesnard, « La neuropsychiatrie dans la Marine », art. cité, p. 57.

<sup>2016</sup> <http://horizons-d-aton.over-blog.fr/article-18977480.html> ; C. Gavalda Brault, *L'éternel retour d'une épidémie (...)* op. cit., p. 24.

<sup>2017</sup> C. Gevalda Brault, *L'éternel retour d'une épidémie (...)*, op. cit., p. 23

<sup>2018</sup> *Ibidem*.

étoffent le dispositif médical au profit personnels des forces armées. Ce sont ainsi un millier de scorbutiques, essentiellement des militaires, que l'hôpital Saint-Éloi reçoit durant la guerre<sup>2019</sup>. Des centres quarantaires sont également constitués pour la Guerre avec l'aide de la Marine, en Corse comme en Algérie où le lazaret d'Oran se prête bien à la nécessaire claustration des victimes du typhus<sup>2020</sup>. Les hôpitaux navals, militaires et civils des ports provençaux — Marseille, Antibes —, algériens puis tunisiens après 1881 offrent aux stationnaires l'accueil sanitaire d'urgence requis<sup>2021</sup>. Une fois rétablis, marins et soldats convalescents sont dirigés vers des établissements plus éloignés — ainsi des centres thermaux pyrénéens— que l'on peut tenir pour une forme de « sas » post-traumatique. Les maisons de villégiature des cadres de la Marine facilitent enfin leur rétablissement psychique et physiologique. Rien de bien neuf au demeurant. Les officiers de la marine de Louis XVI prenaient les eaux au retour de leurs campagnes, et retournaient sur leurs terres « se refaire », suivant en cela les encouragements et recommandations du corps médical<sup>2022</sup>. Sous la Restauration, l'hôpital naval de Rochefort s'appuyait sur un cercle d'hôpitaux et de centres thermaux où étaient accueillis les convalescents et les blessés légers<sup>2023</sup>. Outre ce dispositif, concentré en Méditerranée occidentale, la Marine entretient et renforce en Méditerranée centrale comme au Levant un premier échelon d'assistance hospitalière, capable de répondre aux plus grandes urgences.

### **3. 2. Les points d'appui sanitaires en Méditerranée centrale comme au Levant : une trame rétablie et renforcée au premier XIX<sup>e</sup> siècle**

Constitué dans quelques grands ports régionaux au XVIII<sup>e</sup> siècle, quand la Marine hante régulièrement la mer Égée et la Méditerranée centrale, un léger dispositif d'accueil sanitaire est rétabli après 1825 et renforcé par la suite, pour atteindre son apogée au milieu du siècle et lors de la guerre de Crimée. Malgré sa réduction après 1856, ce dispositif d'accueil sanitaire en dehors de la France est maintenu au second XIX<sup>e</sup> siècle.

#### **3. 2. 1. Un travail de relèvement entrepris après 1825...**

Sous l'Ancien Régime, les marins français de l'Etat et du commerce ont bénéficié de l'accueil de plusieurs établissements hospitaliers étrangers en Méditerranée occidentale et centrale. La prise de Minorque, en 1756, livre pendant quelques années aux autorités navales françaises les hôpitaux de Mahon. Les magnifiques structures hospitalières de Malte, dont le gouvernement est

<sup>2019</sup> Cf. Adelphe Espagne, *Essai sur le scorbut étudié à l'hôtel-Dieu Saint-Eloi pendant les années 1855 et 1856*, thèse, Montpellier, 1856.

<sup>2020</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 278-279.

<sup>2021</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, Chirurgien major Charles Bonnet, n° 31, « Rapport médical de l'avis à vapeur le *Croiseur*, station garde-pêche sur les côtes de la Méditerranée », Janvier-Décembre 1860.

<sup>2022</sup> M. Vergé-Franceschi, *Les espaces maritimes* (...), *op. cit.*, p. 283 ; B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 279.

<sup>2023</sup> G. Bériet, *L'Hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850)* (...), *op. cit.*, p. 265.



sous la protection du Roi Très-Chrétien, sont également employées tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle. En prenant pied en Égypte en 1798, les marins français établissent un hôpital dans le port d'Alexandrie où sont ultérieurement reçus des pestiférés. Au Levant comme en Afrique du Nord, l'accueil sanitaire relève des initiatives privées, mais soutenues par la Marine. Pour accueillir les marins du commerce, un hôpital français est établi au XVII<sup>e</sup> siècle dans la capitale ottomane. Déplacé, cet établissement est agrandi en 1771 par la chambre de commerce de Marseille<sup>2024</sup>. En 1763, un hôpital est établi dans le port de Smyrne au profit des stationnaires et des navires du commerce et dispose des moyens d'un hôpital de province. Placé sous l'autorité d'un officier de santé français, cet établissement dispose en effet d'une pharmacie, d'un laboratoire, d'un cabinet de bains, d'une cuisine et d'une chapelle. Mal entretenu et loin des quais, le bâtiment endure, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, diverses dégradations liées aux tensions opposant la France révolutionnaire à l'Empire ottoman<sup>2025</sup>. Durant les *French Wars*, l'hégémonie croissante des Britanniques et de leurs alliés arrache à la Marine les points d'appui sanitaires qu'elle employait auparavant en Espagne, à Malte comme en Sicile. Chassés d'Égypte en 1801, les Français sont également contraints d'abandonner, à la fin de l'Empire, leurs derniers établissements sanitaires et portuaires dans la mer Ionienne et l'Adriatique.

Sous la Restauration, cette trame de points d'appui étrangers est reconstituée, non sans mal<sup>2026</sup>. En 1826, alors que les besoins sanitaires de la Royale ne cessent d'augmenter au Levant, la situation de l'établissement smyrniote au « sol humide (...) malsain » paraît intenable, s'il faut en croire son responsable attitré Firmin Ferrand, dont le propos reprend le jugement très sévère que le médecin du *Dromadaire* avait exposé deux années auparavant<sup>2027</sup>. Parallèlement, les ordres religieux présents dans les ports d'Afrique du Nord et du Levant offrent à la Royale leurs (très) modestes moyens, tandis que les personnels consulaires mettent ponctuellement leurs agences à la disposition des médecins. Quand la peste frappe Alger en 1817, le médecin de la *Coquille* se rend à terre pour soigner un marin corailleur, français sans aucun doute, reçu dans « l'hôpital de l'agence » consulaire, et qui ne devait être au mieux qu'une chambre équipée de quelques moyens pharmaceutiques. Quand se propage l'épidémie, venue d'Égypte, le major de cette gabarre fait disposer à terre les matelots atteints, qu'il place sous une tente particulière. Ce sont, sans doute, les mêmes procédures pragmatiques que suit le vice-consul britannique en demandant à l'officier de santé, le docteur Delfino, de bien vouloir examiner sa « blanchisseuse », sans doute maltaise ou

<sup>2024</sup> E. Gilbrin, « L'Hôpital français de Constantinople. Les médecins français et les Filles de la Charité dans les hôpitaux de Constantinople », *Société française d'Histoire de la Médecine*, vol. 11 (3), 1977, p.141-142.

<sup>2025</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 ( 1800-1833), n° 6, Firmin Ferrand, « Mémoire historique sur l'Hôpital de la Marine à Smyrne », 1826 ; *ibidem*, 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>2026</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 258-259 et particulièrement la note 1580.

<sup>2027</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 ( 1800-1833), n° 6, Firmin Ferrand, « Mémoire historique sur l'Hôpital de la Marine à Smyrne », 15 janvier 1826 ; *ibidem*, 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.

italienne<sup>2028</sup>. Cette mobilisation des locaux consulaires et privés présente des avantages très appréciables. L'espace alloué aux malades y est assez grand ; les risques infectieux — ainsi la gangrène — sont donc limités par l'isolement relatif des patients et par les habitudes de propreté qu'imposent, dans leurs maisons, les agents consulaires, issus des classes supérieures et familiers des habitudes de la bonne société orientale. La mobilisation ponctuelle de ces agences consulaires est avérée tout au long du siècle, mais exclusivement en période d'urgence. Au lendemain du bombardement de Sébastopol du 17 octobre 1854, l'ambassade de France reçoit, à la demande pressante du directeur de l'hôpital naval de Thérapie, un de ses amis, le LV Zédé, dont les jambes avaient été brisées. Recevant des soins « longs et minutieux », ce dernier échappe à la double amputation, puis est rapatrié<sup>2029</sup>. La mobilisation des agences consulaires relève toutefois de l'urgence et de l'exception et ne peut répondre aux contraintes d'une frappe épidémique.

Avec la reconstitution de la station du Levant et l'engagement d'opérations navales contre la régence d'Alger en 1827, l'utilité de structures hospitalières étrangères, militaires et civiles devient une évidence. En 1826, un ancien chirurgien en chef de l'hôpital de Smyrne, Firmin Ferrand (1763-1839), plaide en faveur de la reconstruction d'un établissement proche des quais, bénéficiant de l'influence des vents du large et sur un site isolé : « point d'immondice, point de cloaque, point d'exhalaisons dangereuses<sup>2030</sup> ». La même année, le rapport médical de fin de campagne du médecin de l'*Écho* plaide sans réserve pour l'engagement de ce chantier, l'hôpital existant, « en ruine et sans ressource », ne disposant pas même de bains pour soulager les malades. Dans les deux bassins de la Méditerranée, la Marine s'appuie, comme sur le passé, sur les équipements des ports marchands et les ports mixtes. Avant que le projet de refonte de l'établissement smyrniote n'aboutisse, la coopération franco-britannique dans les affaires grecques permet d'employer les établissements hospitaliers maltais et corfiotes depuis la fin des années 1820 jusqu'au début de la décennie suivante. Après la bataille de Navarin, les navires revenant en France avec les transports qui portent les blessés et les convalescents de l'amiral de Rigny sont accueillis à Malte, sans avoir à subir de quarantaine, gracieusement levée pour l'occasion. Les relations privilégiées que les Français et les Égyptiens entretiennent sous les monarchies constitutionnelles donnent également aux médecins des stationnaires du Levant le droit d'employer les ressources de l'hôpital de la Marine d'Alexandrie. Fondé par Clot-Bey, ce bâtiment, doté d'une trentaine de lits « en fer » placés dans des chambres bien aérés, impressionne favorablement le chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Auguste Reynaud<sup>2031</sup>. Le port, où vit une importante communauté européenne expatriée, dispose également

<sup>2028</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 3, Officier de santé Delfino, *La Coquille*, 12 octobre 1817, rapport joint à celui (n° 3) du chirurgien de 3<sup>ème</sup> classe André Gourrier, 29 novembre 1818.

<sup>2029</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels et de fin de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Dr. Arneaud à l'Inspecteur Général, 21 décembre 1854 ; Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 77-78.

<sup>2030</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. 1 (1800-1833), n° 9, Firmin Ferrand, « Mémoire historique sur l'Hôpital de la Marine à Smirne (sic) », 15 janvier 1826.

<sup>2031</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 ; Bruno Argémi, « Jomard, Clot Bey et la modernisation de la médecine dans l'Égypte de Méhémet Ali », *Bulletin de la SABIX*, 54, 2014, p. 23-30.

d'un établissement civil, appelé hôpital français et qui, placé sous la tutelle des agences consulaires, peut recevoir des patients des marines de guerre.

### 3. 2. 2. ... activement poursuivi entre l'expédition d'Alger et la crise d'Orient de 1853

L'intérêt d'une chaîne d'assistance hospitalière de l'avant, au plus près des opérations, est confirmé par l'expédition d'Alger, que suivent la conquête de l'Algérie et les grands déploiements d'escadre au Levant durant les première et seconde crises de Syrie de 1833 et de 1839-1840.

En Méditerranée occidentale, les relations officielles cordiales existant entre la France et l'Espagne sous la Restauration et la monarchie de Juillet servent à renforcer le premier échelon hospitalier de la Marine. Avant 1830, le lazaret de Mahon, dont la construction est achevée en 1813, accueille les scorbutiques des croisières bloquant Alger. L'hôpital de ce port accueille également les soldats les marins blessés ou malades durant l'expédition d'Alger, bien que leur nombre prenne au dépourvu l'administration sanitaire espagnole. Au lendemain de la conquête, la mise en place d'une ligne de paquebots à vapeur entre Alger et Toulon ne met pas fin à ce partenariat, bien au contraire. Si l'idéal est de rallier au plus vite Toulon ou Sète pour évacuer les malades et les convalescents, Mahon est, en effet, un précieux port de relâche quand le mauvais temps et le roulis accablent les machines et les estomacs. En septembre 1834, le CV Baudin, dont le navire, le *Triton* est frappé par le choléra, fait escale aux Baléares pour débarquer une partie des malades sur la petite île du Roi, au milieu du port, et placer le reste au lazaret, à l'entrée de la rade. L'année suivante, en avril, un des paquebots assurant la ligne militaire algérienne est contraint par le mauvais temps de rejoindre Mahon, puis y retourne, poussé de nouveau par la tempête. Sans pouvoir alors débarquer, les mesures quaranténaires étant strictement appliquées à leur rencontre, les passagers refont leurs forces ébranlées par la tempête et le mal de mer. Quelques années plus tard, une commission propose de remettre en état l'établissement mahonais qui avait été utilisé en 1830 pour les besoins du corps expéditionnaire en Algérie. Dépourvu de tout ouvrage militaire, le lieu fut aménagé sous la surveillance d'un ingénieur espagnol, avant que des lits et du matériel ne fussent débarqués. Achevé à l'été 1840, l'hôpital de la Marine aux Baléares dura quelque temps avant d'être de nouveau délaissé au profit des nouveaux hôpitaux militaires en Algérie<sup>2032</sup>.

Au Levant, la Marine bénéficie de l'expansion des ordres soignants et charitables, particulièrement des Filles de la Charité. Établies en juillet 1839 dans la capitale ottomane, les soeurs de cette congrégation vincentienne reçoivent quelques années plus tard la gestion du nouvel hôpital français de Péra — Saint-Louis (1846) — où sont accueillis les marins français du commerce et de l'État<sup>2033</sup>. De Constantinople, les Filles de Saint-Vincent rayonnent, en 1844, dans le port d'Alexandrie puis s'établissent à Beyrouth comme à Salonique<sup>2034</sup>. Très vite la réputation de propreté de leurs établissements comme le dévouement des « Soeurs du bouillon<sup>2035</sup> » font

<sup>2032</sup>A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 279-280

<sup>2033</sup> E. Gilbrin, « L'hôpital (...) », art. cité, p. 142.

<sup>2034</sup> *Ibidem*.

<sup>2035</sup> Le surnom que leur donnent les gens du peuple et la voix publique.

l'unanimité d'autant plus que ces créations hospitalières bénéficient de la présence d'un corps médical européen aguerris, que les rapports navals nomment les médecins « francs », dont leurs pairs de la Marine parlent avec une certaine estime. Smyrne, où la Marine possédait son plus ancien établissement, bénéficie de l'occidentalisation hospitalière et sanitaire. Apprenant en 1852, la probable fermeture de l'hôpital smyrniote, dont l'entretien est jugé trop onéreux, le consulat général de France se tourne vers l'amiral Desfossés pour obtenir un dossier complet sur les fonctions passées de cet hôpital. Averti, le ministère des Affaires étrangères parvient rapidement à confier l'établissement aux Soeurs de la Charité dont Paris espère qu'elles feront à Smyrne aussi bien qu'au Liban et dans la capitale ottomane<sup>2036</sup>. En dépit d'un projet d'installation pérenne à Navarin (1833), où la Marine disposait déjà d'un local, les établissements hospitaliers dans le royaume des Hellènes ne sont pas signalés dans les rapports consultés. Le Pirée, Salamine et d'autres points côtiers disposent il est vrai d'établissements et de lazarets nationaux, sous la tutelle de médecins formés à l'Européenne, mais les moyens matériels alloués sont notoirement modestes<sup>2037</sup>.

La détérioration de la situation géopolitique dans la zone des Détroits et le nord de l'empire ottoman amène en 1853 les autorités navales et médicales à se doter de moyens hospitaliers auxiliaires de l'avant dans la zone des Détroits, particulièrement à Constantinople et dans ses proches environs.

### **3. 3. La guerre de Crimée entraîne la création d'échelons hospitaliers dans le Bosphore et sur les côtes bulgares (1854-1856)**

Dès les premiers temps de la crise d'Orient, Constantinople devient le centre sanitaire régional des escadres et des armées franco-britanniques. Ce rôle est renforcé, les mois suivants, par la stratégie de guerre offensive conduite par les Alliés dans la mer Noire. Pas moins de dix-sept hôpitaux français et britanniques sont constitués dans la seule capitale pour les besoins sanitaires de la coalition. Les médecins de l'escadre Hamelin s'appuient initialement sur les sœurs de la Charité qui desservent l'hôpital de la Marine de Constantinople et celui de Saint-Benoît<sup>2038</sup>. Au lendemain de l'assaut raté contre Sébastopol, le 17 octobre 1854, Saint-Benoît reçoit douze officiers blessés qui, bénéficiant chacun d'une chambre d'une méticuleuse propreté, furent préservés des complications nosocomiales. Plusieurs dizaines de scorbutiques sont parallèlement accueillis par cet établissement. Ces moyens sont évidemment insuffisants pour une lutte de grande ampleur menée à plusieurs milliers de milles marins des dépôts toulonnais.

Après la défaite turque de Sinope, l'amiral Hamelin prend la décision de doter la Marine d'un second hôpital, établi sur le Bosphore, à Thérapie. Confié au chirurgien de première classe Arneaud<sup>2039</sup>, cet établissement devait permettre d'accueillir « les malades les plus graves » et de

<sup>2036</sup> AMAE, Mémoires et Documents, 50-114, Consulat général de France à Smyrne au Ministre des Affaires étrangères, 17 avril 1852.

<sup>2037</sup> A. Barlagianis, *Hygiène publique (...)*, *op. cit.*, p. 258-283 ; B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 259.

<sup>2038</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p.261 et suivantes.

<sup>2039</sup> Art. « François, Augustin, d'Ariste », BRISOU-SARDET, p. 35. Ce dernier signe Arnaud dans sa correspondance.

« parer à une épidémie éventuelle<sup>2040</sup> ». Initialement doté de 68 lits, l'hôpital double ses capacités d'accueil par l'annexion d'une proche caserne quand, au début de 1854, l'escadre s'engage en mer Noire où passe également la division Bruat<sup>2041</sup>. Au tout début de l'année 1855, l'archipel des îles aux Princes (*Adalar*) dans la mer de Marara, accueille un second établissement : l'ambulance navale de Kalki (auj. Heybeliada ou Heybeli Ada). Alors peuplée de marins et de pêcheurs grecs, cette petite île accueille, comme Thérapie, les marins de la mer Noire.

Dans les premiers temps, les médicaments dont avait besoin Thérapie furent fournis par la pharmacie Saint-Benoît de Constantinople, très proche, tandis que chaque vaisseau de l'escadre délivrait des linges à pansement. Très attentif, le gouvernement turc, enfin, met à la disposition du médecin-major « le matériel de l'hôpital y compris draps, chemises, capotes, pantoufles, bonnets, pharmacie »<sup>2042</sup>. Prenant le relais, l'infirmerie centrale de Toulon fournit à Thérapie autant de médicaments qu'un navire de ligne en employait durant une année entière<sup>2043</sup>. La tâche importante n'est pas toutefois inhabituelle, la pharmacie de la Marine préparant et délivrant aux navires de l'escadre comme aux services à terre les médicaments et les matériels de soin réglementaires. Exclusivement fournis par la Marine, les moyens humains déployés — aide-commissaires, chirurgiens, pharmaciens, infirmiers-majors, infirmiers-matelots — sont ultérieurement renforcés. *In fine*, le médecin-major Arneaud dispose de trois chirurgiens sous ses ordres, d'un pharmacien et de douze matelots-infirmiers. Un aumônier complète l'équipe de Thérapie qui s'occupe presque seulement des personnels de la Marine. Rapidement, cet hôpital s'impose comme le premier échelon médical naval à l'arrière du front et sert de centre d'étape entre la mer Noire et les hôpitaux nationaux. Après avoir rempli un rôle important dans la réception des cholériques, l'établissement fait office d'hôpital de l'arrière où sont reçus les blessés et les malades provenant de Sébastopol. Dressant, en décembre 1854, le tableau sanitaire et administratif de l'établissement dont il a la charge, François Arneaud dénombre 535 admissions pour maladie, signale une centaine d'entrées pour des accidents du travail et des pathologies navales dont les plus graves sont les phlegmons et l'atteinte scorbutique. Le document enregistre enfin l'admission d'une cinquantaine de marins blessés lors du combat du 17 octobre 1854 devant les forts portuaires de Sébastopol, mais également les jours suivants<sup>2044</sup>. De l'avis général, les conditions à Thérapie ont été propices au rétablissement des convalescents. Bien aéré, correctement chauffé l'hiver, disposant d'une eau de source abondante heureusement de bonne qualité, le bâtiment est préservé des grandes épidémies et des infections nosocomiales. Le tableau pathologique et la mortalité de l'hôpital confirment son rôle

---

<sup>2040</sup>SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Dr. Arneaud à l'Inspecteur Général Quoy, 21 décembre 1854.

<sup>2041</sup> *Ibidem*, Rapports médicaux annuels de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Le même au même, 21 décembre 1854 ; *ibidem*, le même au même, 1<sup>er</sup> février 1855.

<sup>2042</sup>*Ibidem*, Rapports médicaux annuels de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Le même au même, 1<sup>er</sup> février 1855.

<sup>2043</sup>*Ibidem* ; Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 77.

<sup>2044</sup> SHD-V-M, CC 2-958, Rapports médicaux annuels de fin de campagne, n° 35, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 26, Dossier « Hôpital Maritime de Thérapie pendant la guerre d'Orient », Dr. Arneaud à l'Inspecteur Général Quoy, 21 décembre 1854.

bénéfique d'hôpital de l'arrière. Sur ces effectifs, provenant presque toujours de la Marine, le directeur de l'hôpital enregistre un dixième de décès (278 matelots et cadres)<sup>2045</sup>.

Outre les établissements constitués à Constantinople et autour de la capitale (Thérapie, mais également Kalki (Heybeliada), une chaîne hospitalière en mer Noire comme en Méditerranée orientale tente de répondre aux besoins des forces en Crimée et des stations locales qui ont été renforcées par la guerre. Le travail doctoral de Benoît Pouget a retracé les points majeurs et mineurs de cette chaîne sanitaire égéenne ottomane (Gallipoli, Smyrne, La Canée) mais également hellénique (Le Pirée, Syra et Milo). Confié à la Marine, un hôpital maritime (*i. e. naval*) est établi au Pirée en 1855, où la présence militaire et navale franco-britannique maintient le royaume hellénique dans une (boudeuse) neutralité<sup>2046</sup>. L'établissement, qui soulage les hôpitaux de Toulon et de Constantinople, ne reçoit pas moins de 1 294 malades, essentiellement provenant des troupes de marine, seuls 24 marins de l'État étant admis. La mortalité — 75 décès — y est bien faible, les conditions sanitaires et alimentaires, loin du front criméen, étant celles d'un port marchand méditerranéen<sup>2047</sup>. L'inégale importance de ces établissements, constitués le plus souvent avec l'aide des agents consulaires, dépend et de la situation des établissements par rapport aux lignes majeures reliant la métropole à la mer Noire, et des moyens déposés. Certains points d'appui périphériques — La Canée — sont en revanche fort peu connus du commandement<sup>2048</sup>.

Une troisième étape hospitalière est constituée en Méditerranée centrale, à Malte comme à Messine où, dans des conditions diplomatiques très différentes, les forces armées impériales peuvent compter sur des établissements quaranténaires de premier ordre. À mi-chemin entre les Détroits et Toulon, cette étape permet en outre d'y charbonner. À Malte, un hôpital est constitué pour les malades les plus fragiles, essentiellement cholériques et typhiques<sup>2049</sup>. À l'extrême-fin de la guerre de Crimée, en février-mars 1856, le lazaret de Messine reçoit 216 entrants, principalement membres de l'équipage de l'*Andromaque*, dont le major prend la direction de l'établissement<sup>2050</sup>. L'établissement d'une ambulance à terre sous direction navale française n'a pas été sans susciter la grogne des autorités napolitaines qui, perdant dans la Russie un protecteur attitré, n'ont pu

---

<sup>2045</sup> *Ibidem*, 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 Quoy, 31 janvier 1858.

<sup>2046</sup> Benoît Pouget a présenté une communication sur cet hôpital (« Soigner les soldats en terre étrangère. L'hôpital maritime français du Pirée et ses médecins pendant la guerre de Crimée (1854-1856) ») lors du colloque organisé par Claire Fredj : « Hippocrate sans frontières : soigner en terre étrangère au XIX<sup>e</sup> siècle (Europe, Mondes atlantiques et coloniaux) », à Paris, les 15 et 16 Novembre 2018. Les actes de ce colloque sont encore indisponibles. Cf. [https://idhes.parisnanterre.fr/manifestations-scientifiques/colloques/hippocrate-sans-frontieres-soigner-en-terre-etrangere-aux-19e-siecle-europe-mondes-atlantiques-et-coloniaux--862860.kjsp?RH=dephis\\_enseignants](https://idhes.parisnanterre.fr/manifestations-scientifiques/colloques/hippocrate-sans-frontieres-soigner-en-terre-etrangere-aux-19e-siecle-europe-mondes-atlantiques-et-coloniaux--862860.kjsp?RH=dephis_enseignants).

<sup>2047</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 2, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Émile Villette, « Rapport médical sur le service de l'hôpital maritime du Pirée pendant l'année 1855 », 1855.

<sup>2048</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 266-267.

<sup>2049</sup> *Ibidem*, p.269-270.

<sup>2050</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux, de fin de campagne, vol. IV (1856-1857), n° 5, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe, M. Le Coat-Kernoteur, Lazaret de Messine (1856), 15 mars 1856.

s'opposer aux Alliés, quand bien même ces Puissances pro-réformatrices et libérales leur inspirent une juste indignation et une franche inquiétude<sup>2051</sup>.

Au nord de Thérapie, les soins médicaux et chirurgicaux que la Marine peut accorder à ses personnels, comme aux militaires confiés à ses médecins, sont assumés soit à terre dans des infirmeries de l'avant et des établissements de campagne, bâtis en bois ou sous abri, soit à bord même des navires. Reprenant une procédure employée durant l'expédition de Morée, le médecin en chef de l'escadre, le docteur Marroin, systématise durant l'été 1854 le débarquement *in situ* des cholériques qui sont logés et soignés à quelque distance de l'escadre et du bourg bulgare de Baltchik, afin de les « éloigner des foyers d'infection si nombreux dans les villes turques »<sup>2052</sup>.

### 3. 4. Une trame serrée dans le bassin méditerranéen dans la seconde moitié du siècle

Au lendemain de la guerre d'Orient, le système hospitalier employé par la Marine durant la guerre est partiellement démantelé. L'hôpital de Thérapie est rendu aux Ottomans qui récupèrent les établissements prêtés ou construits par leurs alliés, tandis que la Marine évacue l'établissement du Pirée constitué durant l'occupation du port par les Alliés. Une trame d'appui portuaires demeure trop utile au Levant pour que soit toutefois envisagé leur complet abandon d'autant plus que le stationnement d'un navire-hôpital n'est pas un instant envisagé à l'est de Malte<sup>2053</sup>. Au-delà des évolutions locales, la Marine disposera donc, au second XIX<sup>e</sup> siècle, d'un réseau d'établissements privés et publics pour y déposer ses malades les plus gravement atteints et les patients contagieux.

Agrandi en 1862, l'hôpital Saint-Louis de Péra, dispose de 57 lits, une décennie plus tard<sup>2054</sup>. Outre les marins du commerce et des Messageries impériales (ou maritimes), l'établissement accueille les malades du stationnaire du Bosphore. En dépit de son utilité, le bâtiment « bâti en bois » et parcouru de courants d'air, fait frémir le major d'un croiseur détaché en 1879. Ses critiques reprennent alors celles qui signalaient, avant la guerre de Crimée, la précarité d'un lieu exposé aux incendies comme aux épidémies<sup>2055</sup>. À la fin du siècle, Saint-Louis est remplacé par trois établissements : l'hôpital Notre-Dame de la Paix construit pour les Soeurs de la Charité, l'hôpital Geremia, fondé, en 1881, pour les catholiques français, et surtout l'hôpital Henri Giffard. L'hôpital français de Smyrne dont le ministère des Affaires étrangères partage *de facto* la tutelle avec la Marine, accueille, comme par le passé, les personnels des croiseurs du Levant qui font relâche dans ce port<sup>2056</sup>. À la fin des années 1860, cet hôpital ne rend plus guère toutefois de

<sup>2051</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 270-271.

<sup>2052</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale* (...), *op.cit.*, p. 44.

<sup>2053</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Commandant de *l'Impétueuse* au CA Commandant la division navale du Levant, 31 décembre 1865.

<sup>2054</sup> Le dossier de cet hôpital se trouve aux Archives du Ministère des Affaires étrangères. Cf. AMAE, La Courneuve, Mémoires et documents, Turquie, 118, Pochette « Documents divers, 1869-1876 ».

<sup>2055</sup> E. Gilbrin, « L'hôpital ... (...) », art. cité, p.142-144.

<sup>2056</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, Chirurgien major du *Héron*, 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) ; E. Gilbrin, « L'hôpital (...) », p. 144-145.

service, les missions ordinaires de la station se déroulant sur les côtes grecques, crétoises et libanaises<sup>2057</sup>. Malgré ce déclin, l'hôpital demeure apprécié parce qu'il répond bien aux canons aéristes (« une vaste superficie, entouré de vastes jardins ») et qu'il est tenu par une équipe efficace<sup>2058</sup>. Outre ces anciens môles sanitaires, que sont Constantinople et Smyrne, la Royale dispose d'antennes locales sur le pourtour du monde égéen.

Dans le port d'Athènes, M. Féraldi, fournisseur de la Marine, met à la disposition des officiers de la station une maison privée qui permet de loger confortablement deux malades et, le cas échéant, de convertir les lieux en ambulance. Avec le développement du Pirée et son industrialisation, ses capacités hospitalières s'accroissent au bénéfice des divisions étrangères, principalement russe et française. En 1882, le médecin principal Friocourt juge les deux grands hôpitaux du Pirée, civil et naval, comme parfaitement à même de recevoir des marins français. Ouvert au début des années 1870, l'établissement civil « qui a une vue très étendue sur le golfe d'Athènes », a reçu 122 matelots français dans la décennie qui suivit son ouverture<sup>2059</sup>. Plus récent, mais moins bien placé au regard des normes aéristes, le *nautikon nosokomeion* présente, à ses yeux, l'avantage de tenir fermement reclus ses patients alors que les matelots reçus dans l'hôpital civil font le mur la nuit et se rendent « dans les cabarets voisins commettre des imprudences qui ne sont pas toujours sans inconvénients <sup>2060</sup> ». À Beyrouth, les marins de tout grade peuvent compter sur l'assistance d'un établissement catholique, l'hôpital de la Charité, où le gouvernement ottoman entretient un médecin français. Le port d'Alexandrie dispose d'un hôpital européen réputé qui reçoit les patients des navires de guerre dans les eaux égyptiennes<sup>2061</sup>. Déployé au Levant entre l'été 1860 et l'été 1862, le *Requin* y débarque un paludéen qui, venant de la préfecture de Rochefort, demeure plusieurs mois dans l'établissement. Le médecin de l'avis y fait également recevoir un maître commis, victime d'une bronchite chronique, derrière laquelle le major soupçonne une tuberculose avancée<sup>2062</sup>. Le développement des infrastructures hospitalières secondaires, tant civiles que militaires, que les gouvernements grec, ottoman, égyptien et grec, mettent sur pied après 1860 sert indirectement les besoins navals français. Stationnant dans les eaux crétoises durant l'été 1868, le commandant du *Forbin* se réjouit d'avoir pu débarquer l'un de ses matelots, atteint par une fièvre typhoïde, dans l'hôpital militaire turc de La Sude où il trouve le confort et le repos que la petite infirmerie du bord ne pouvait lui donner<sup>2063</sup>. S'il juge l'hôpital grec du Pirée bien tenu, aéré et vaste, le médecin du *Corse*, détaché au Levant en 1877 signale la modestie des rations grecques et va

<sup>2057</sup> SHD-V-M, BB 4-831, Chirurgien de *l'Impétueuse* au commandant du navire, s. d. (Avril 1864).

<sup>2058</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Médecin 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit, Rapport sur la campagne au Levant de l'avis le *Corse* (1877-1879), 11 novembre 1879.

<sup>2059</sup> Dr. Friocourt, « Contributions à la géographie médicale, II. Station du Levant », *Archives de médecine navale*, 1884, n° 2, p. 101.

<sup>2060</sup> *Ibidem*.

<sup>2061</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*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>2062</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*, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>2063</sup> SHD-V-M, BB 4-1481, Commandant du *Forbin* au commandant de la station du Levant, 2 août 1868.



même jusqu'à redouter l'anémie des marins débarqués<sup>2064</sup>. Au regard de ce que donnent à lire les rapports médicaux, l'appui des établissements publics égéens et proche-orientaux demeura ponctuel, le gros de l'accueil demeure l'affaire des hôpitaux « catholico-français ».

#### **4. Soigner les corps blessés et malades : une efficacité inégale, bien avant (et bien après) l'ère pasteurienne**

À bord, les officiers de santé de toutes les marines de guerre cumulent tous les emplois des chefs de service d'un grand hôpital. Tour à tour, ils sont chirurgiens, médecins légistes, internes, dermatologues, épidémiologues, vénérologues enfin et, un peu plus que cela, puisqu'ils se font aussi diététiciens, hygiénistes, vétérinaires enfin<sup>2065</sup>. N'ont-ils pas en effet le devoir d'analyser les viandes que l'équipage consommera? Les pharmaciens étant assignés à des postes à terre, le renouvellement de la pharmacie de l'infirmerie du bord relève aussi des compétences des médecins embarqués. Dans les premières décennies du siècle, ces derniers ramassent les simples quand ils le peuvent et à confectionner eux-mêmes quelques remèdes. Les maladies comme les blessures auxquelles les marins de l'Etat sont exposés couvrent un large spectre de maux, soit directement liés à leurs métiers, ainsi le panaris ou la colique saturnine, soit liés aux circonstances, telles la malaria, attrapée lors d'une croisière le long des côtes italiennes, ou la grippe qu'un matelot ramène d'une permission. Travaillant dans un local exigu, disposant de moyens pharmaceutiques et chirurgicaux réduits, les médecins embarqués bénéficient, en revanche, d'une assez large liberté de manoeuvre. Dans une certaine mesure, ces officiers de santé embarqués sont dans les mêmes conditions de solitude et de relatif dénuement matériel que leurs confrères civils travaillant au fond des provinces. Même autonomie relative, même éclectisme thérapeutique<sup>2066</sup>. Leur liberté est particulièrement nette face aux épidémies, avant que la révélation des micro-organismes ne modifie absolument le tableau étiologique des maladies infectieuses et contagieuses. La diversité des thèses sur l'origine de ces atteintes et l'absence de consignes strictes favorisent, nous l'avons vu, une large gamme de réponses diététiques et thérapeutiques<sup>2067</sup>. Sur le navire où il sert, le major demeure bien seul maître de ses choix prophylactiques et curatifs dont l'exposé occupe une partie de ses rapports de fin de campagne. Faut-il donc poser l'axiome suivant : « cent médecins = cent opinions et cent traitements » ? Sans doute pas, la plupart des thérapies cherchant la *via media*. Contre les maladies endémiques et saisonnières, mais également pour soigner les plaies ouvertes, un large consensus thérapeutique limite, en outre, la marge de manoeuvre de l'officier de santé.

Dans le dernier tiers du XIX<sup>e</sup> siècle, le service de santé de la Marine entre, comme toutes les institutions médicales civiles et militaires, dans un nouveau régime scientifique que l'on a nommé, non sans en simplifier les processus, la révolution pasteurienne ou ère pasteurienne. Ce nouvel âge

<sup>2064</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XV (1879-1880), n° 13, Médecin 2<sup>e</sup> classe Alexandre Gueit, Rapport sur la campagne au Levant de l'avisole *Corse* (1877-1879), 11 novembre 1879.

<sup>2065</sup> À titre de comparaison : David McLean, « Surgeons of the Opium War (...) », art. cité, p. 488.

<sup>2066</sup> J. Léonard, *La vie quotidienne (...)*, *op. cit.*, p. 52-58.

<sup>2067</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* », (...), *op. cit.*, p. 138-146 et particulièrement la note 846, p. 145.

sanitaire se met en place entre 1870 et 1890, mais par une série d'étapes. Un siècle après l'émergence de ce genre médico-ethnographique, la topographie médicale inspire ainsi toujours les rapports médicaux des stationnaires du Levant. Les anciens maîtres de la médecine navale sont encore cités avec respect à la fin de la décennie 1870 par des médecins qui emploient le microscope pour traquer les agents pathogènes, tels le ténia ou les « microbes typhiques<sup>2068</sup>».

Les décennies 1890-1910 marquent toutefois le basculement des systèmes de santé civils et militaires dans un âge radicalement inédit. Décisive, la compréhension des agents pathogènes des infections et des maladies les plus communes, tels le tétanos et la typhoïde, participe de l'invention micro-biologique de la santé. Les applications préventives et curatives de ces découvertes ont été indéniables tant sur le plan de la chirurgie que sur le plan de certaines pathologies très banales dans les ports comme la typhoïde dont les mécanismes de propagation sont enfin bien compris. En 1895, la réaction à une épidémie de typhoïde sur le *Pétrel*, le stationnaire de Constantinople, montre l'intégration de savoirs insoupçonnés vingt années auparavant. Du *bacterium coli* ayant été repéré dans les conduites d'eau de la capitale ottomane, le major fait bouillir l'eau reçue à bord, puis la fait passer par un filtre chamberland. Comme ses consignes s'avèrent mal respectées, le médecin fait de nouveau analyser l'eau, contrôle personnellement les procédures de chauffage et de filtrage, avant d'incriminer la consommation d'huitres par l'équipage. Un article du *Lancet*, sans doute communiqué par un confrère anglais, le met en effet sur la piste d'une intoxication alimentaire, confirmée par de nouvelles analystes menées par le laboratoire de l'hôpital français de Péra. L'interdiction de tout mollusque dans l'alimentation privée et collective, le passage des effets à l'étuve, enfin les pulvérisations au bichlorure complètent ces mesures préventives<sup>2069</sup>.

Ce serait toutefois une erreur de perspective de réduire la médecine pré-pasteurienne à une excellence clinique, mais impuissante à soigner, tandis que l'ère dite pasteurienne aurait été une rupture thérapeutique particulièrement dans le domaine épidémiologique et chirurgical. En effet, on oublierait que la vaccination progresse lentement avant l'entre-deux-guerres, non sans avoir subi une série de piétinements et de lourds échecs<sup>2070</sup>. Si le vaccin contre la typhoïde est mis au point en 1909, la vaccination n'est pas obligatoire de suite à bord des navires ni dans les arsenaux. Observant en 1913, les réactions des produits sur l'organisme des volontaires, le médecin de l'escadre juge le temps venu de généraliser la couverture vaccinale<sup>2071</sup>. Le premier vaccin (et non sérum) anti-pesteux n'est pas mis au point à Madagascar avant le début des années 1930. La lutte anti-vénérienne avance également par paliers et demeure incertaine jusqu'à la veille de la guerre, malgré la substitution des arsenicaux aux produits mercuriels. Comme pour les vaccins, la rupture dans la thérapie anti-vénérienne date des années 1930, avant l'introduction décisive des antibiotiques au

<sup>2068</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne vol. XXII (1891-1894), Médecin de 2<sup>e</sup> classe Pierre Adibert, Rapport médical (Janvier 1890-14 août 1891), 22 août 1891.

<sup>2069</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XXIII (1893-1895), Rapport médical sur la campagne du *Pétrel* du mois de mars 1894 au mois de novembre 1895.

<sup>2070</sup> Cf. F. Salvadori, L. -H. Vignaud, *Antivax*. (...), op. cit..

<sup>2071</sup> SHD-T-M, 170 C-235, Médecin d'escadre, « Inspection générale de 1913 », 1<sup>er</sup> août 1913.

lendemain de la Seconde Guerre mondiale<sup>2072</sup>. Bien après la découverte du tréponème pâle (1905), le mal vénérien demeure donc un pénible compagnon de route des médecins puisqu'il représente un bon tiers des journées d'hospitalisation à la mer, sans compter le débarquement des cas les plus graves<sup>2073</sup>. Si l'infirmierie des navires répond, au début du XX<sup>e</sup> siècle, aux canons de l'asepsie et de l'antisepsie, l'hygiène des matelots reste médiocre, leurs vêtements de travail et leurs sous-vêtements sont humides par mauvais temps, les soins de corps demeurent limités. Les douches comme les latrines se font certes plus nombreuses sur les grosses unités, mais ces progrès sont restreints à bord des torpilleurs, des contre-torpilleurs et des sous-marins. Le terrain reste donc longtemps propice aux infections comme aux atteintes dermatologiques. Si tous les moyens pour juguler la contamination bactérienne existent après 1890, que faire pour empêcher des marins bretons et marseillais de consommer des huitres portuaires, souillées par les rejets des égouts ? Comment convaincre les amateurs de cresson et de salade seynoises, que ces légumes sont arrosés par les eaux polluées de l'agglomération ? Que faire si les cuisiniers ne font pas bouillir assez longtemps l'eau des marmites ni les filtres ? Comment enfin s'assurer que les caliers nettoyant l'intérieur des cuves à eau (distillée) n'y pénètrent pas avec des habits sales<sup>2074</sup> ? Autant de failles qui provoquent plus de 60 cas de typhoïde durant les cinq premiers mois de l'année 1902, sept années avant la mise au point du vaccin en France et dix années avant sa généralisation en Afrique du Nord<sup>2075</sup>. Si la médecine a bien accompli une forme de révolution entre 1860 et 1890, les hommes qu'elle soigne, leurs nourritures, leurs Cythère tarifées restent encore de solides et résistants foyers pathogènes. Reprenons maintenant à l'envers le récit de la « révolution pasteurienne » à la mer en considérant moins les « progrès » que les savoirs nouveaux, les pratiques transformées et les résistances. Médiocre face aux épidémies, particulièrement le typhus ou la grippe, l'appareil thérapeutique « pré-pasteurien » n'est-il pas, en revanche, efficace face aux pathologies saisonnières comme aux blessures relevant de la petite chirurgie où la prudence et une pharmacopée très galénique d'allure s'avèrent assez efficaces ?

#### **4. 1. À bord, une petite chirurgie efficace, mais une grande chirurgie « héroïque » désespérée**

Les actes chirurgicaux ne sont jamais anodins sur un navire, ce que savent et répètent les chirurgiens dont les débats sur la conservation des membres broyés ou facturés s'appuient sur leur expérience et sur l'autorité des anciens. Avec de fortes nuances locales, plusieurs pratiques communes se dégagent toutefois de la lecture des rapports et des thèses.

<sup>2072</sup> Yves Le Quérec, « Médecins navals pastoriens et vaccinations », *ASNOM*, n° 127, Juin 2014, p. 47-48.

<sup>2073</sup> On se reportera, à titre d'illustration, aux rapports accablés des médecins de l'escadre déposés dans le vol. XXIV(1894-1903) des *Rapports médicaux annuels et de fin de campagne* déposés à l'antenne toulonnaise du SHD. À défaut aux pages consacrées aux permissions dans la première partie de cet *opus*.

<sup>2074</sup> SHD-T-M, *Rapports médicaux annuels et de fin de campagne*, vol. XXIV, Médecin principal Vergos, Rapport, Août 1902-Mai 1902, 7 juin 1902.

<sup>2075</sup> Anne Rasmussen, « À corps défendant : vacciner les troupes contre la typhoïde pendant la Grande Guerre », *Corps*, n° 5, *Les Corps de la Contagion*, Octobre 2008, p. 41-48.

#### 4. 1. 1. Éliminer les infections cutanées et sous-cutanées : de bons résultats bien avant Pasteur

La petite chirurgie, que dominent les incisions, les injections détersives, les ponctions comme le débridement des tissus, tient une place régulière dans le travail d'une équipe médicale embarquée et d'un hôpital de la Marine. Reprenant les gestes et maniant les outils de leurs confrères civils et de leurs prédécesseurs, les officiers de santé suivent occasionnellement des usages extra-européens. Contre les piqures d'oursin, le traité de chirurgie navale de Saurel recommande de les extraire, comme le font les Arabes d'Afrique du Nord, en étendant deux lignes de graisse sur la partie touchée, « avant d'y appliquer à plat la lame d'un couteau chauffée au feu », puis de ratisser le tout en provoquant la sortie de pointes<sup>2076</sup>. Cette petite chirurgie est d'une particulière importance si l'on songe au nombre considérable de panaris, de phlegmons, d'abcès divers et de furoncles. Bien connues et craintes des médecins, les complications de ces nombreuses infections menacent le membre, et la vie même du marin<sup>2077</sup>. Sans traitement, les décès par infection généralisée (« infection purulente », septicémie ou gangrène) sont en effet communes d'autant plus que les marins tardent à venir consulter. Dans l'appareil curatif possible — compression, bains, émollients et cataplasmes, incision — la plupart des majors optent pour l'ouverture profonde au bistouri quitte à l'accompagner d'autres moyens comme les bains, sans parler des produits caustiques. Douleuruse, l'incision, profonde souvent, et parfois répétée, semble avoir présenté peu de complications, et ce bien avant la découverte des propriétés antiseptiques du phénol (1861) et la mise au point des solutions antiseptiques camphrées vers la fin du siècle. Ces bons résultats de l'ère pré-listerienne étonnent quelque peu le lecteur d'aujourd'hui qui s'attend à voir la gangrène sanctionner chaque opération même mineure. Comme les rapports insistent bien plus sur l'incision « pour dégorger les tissus », que sur les protocoles précédant et suivant l'acte, toutes les précautions pré- et post-opératoires en vue de limiter les infections doivent donc être reconstituées à partir d'autres sources et d'autres théâtres<sup>2078</sup>.

Frappé par le succès relatif de la petite chirurgie dans le monde rural français, dont la saleté est universelle, Jacques Léonard l'expliquait par l'emploi commun, au milieu du siècle, de produits de désinfection, soit naturels soit chimiques, et de citer le baume du Pérou, la teinture d'eucalyptus et les lotions chlorurées<sup>2079</sup>. Les produits désinfectants comme les procédés de nettoyage des plaies sont assez similaires à bord d'un navire de guerre. À Terre-Neuve, où les pêcheurs sont confrontés à de sévères blessures, l'adjonction de chlore dans l'eau où baigne le doigt que fait souffrir un panaris, est une première étape que suivent l'incision puis la pose d'un onguent où sont associés

<sup>2076</sup> Louis Saurel, *Traité de chirurgie navale*, Paris, J. B. Baillière et Fils, 1861, p.100.

<sup>2077</sup> *Ibidem*, p. 98-100. Sur Saurel et sur la circulation des savoirs entre médecins de la Marine et thérapeutes indigènes ou médecins expatriés, un article récent et d'un grand intérêt : Nancy González Salazar et Christine Théré, «Les Chirurgiens de la Marine française : des « acteurs vecteurs » de la circulation des savoirs médicaux entre la France et le Rio de la Plata (1838-1852)», *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*, 40 | 2020, Mis en ligne en 2021, <http://journals.openedition.org/alhim/9068>; DOI: <https://doi.org/10.4000/alhim.9068>.

<sup>2078</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 1, Chirurgien entretenu de 1<sup>re</sup> classe, M. Bergeron, *Journal médical, La Vénus*, 1824.

<sup>2079</sup> J. Léonard, *La vie quotidienne (...), op. cit.*, p. 79-80.

l'ail, le sureau voire l'argile dont les qualités antiphlogistiques et sudorifiques sont bien connues<sup>2080</sup>. Attentifs à réduire la douleur, ce qui facilite le repos et donc la convalescence du patient, les médecins sont partisans du système d'irrigation des plaies par une eau froide ou tiède, mais toujours suspendue quand la douleur reprend. Les calmants divers, généralement des opiacés, participent au repos des opérés comme à leur guérison. La lutte contre les infections est également faite de petits pas et d'un esprit de lutte systématique. Au milieu du siècle, les officiers de santé emploient largement des produits dont ils apprécient, à juste raison, la « propriété antiputride », tel le nitrate d'argent. Si l'iode est employée en chirurgie, c'est à Jules Roux, alors servant à Toulon, que revient le mérite d'avoir employé, en 1845, l'injection iodée sur une grande échelle. L'approbation élogieuse de Velpeau facilite la généralisation de ce désinfectant que remplace, parfois, le chlorure de soude, appelé aussi liqueur de Labarraque<sup>2081</sup>. Durant la guerre de Crimée, l'emploi à grande échelle du chlorure de sodium contre les « miasmes cholériques » montre la progression des moyens chimiques de désinfection. Outre le lait de chaux, un très ancien désinfectant, les médecins emploient de fortes quantités d'acide chlorhydrique et de chlore pour les fumigations, et contribuent, à l'échelle des navires, à la chimisation croissante des environnements urbains, maritimes et industriels<sup>2082</sup>. Enfin, le simple fait de nettoyer la main comme les doigts du patient avant l'incision, le passage dans le chlore des instruments chirurgicaux entre deux opérations, l'emploi d'émollients comme la visite des pansements assurent la propreté des plaies et la guérison de ces douloureuses blessures. Les vrais limites apparaissent, hélas, lors des opérations majeures.

#### 4. 1. 2. Une chirurgie lourde toute de nécessité et de désespoir

La « grande » chirurgie, invasive, salvatrice et restauratrice, est peu fréquente à bord des navires de guerre jusqu'à la fin du siècle. Si les romans navals comme les films de guerre les montrent sous les traits de grands gaillards, aux allures brusques, travaillant à fond de cale la scie à la main et la blouse toute écarlate, les officiers de santé embarqués ne s'engagent pas d'un coeur léger dans une opération majeure. L'étherisation, que l'école de médecine toulonnaise expérimente à la fin de la monarchie de Juillet, puis l'usage du chloroforme apportent, on le sait, un grand secours à la chirurgie abdominale comme aux amputations. Les médecins de marine en font également, à bord comme à terre, un large usage durant et après la guerre de Crimée, les adversaires de l'anesthésie étant rares et cordialement détestés. Si la douleur recule et facilite le geste chirurgical, les grandes interventions n'en demeurent pas moins de tragiques ordalies dans une infirmerie mal éclairée, où le chirurgien opère sur un terrain perpétuellement mobile.

En dépit de leur vaste pratique anatomique, acquise et perfectionnée par l'autopsie, l'expérience des grandes interventions manque aux officiers de santé, en premier les plus jeunes qui forment le gros des médecins embarqués. Comme le médecin ne peut compter sur des aides

<sup>2080</sup> T. Brémond, *Les conditions sanitaires (...)*, *op. cit.*, p. 65.

<sup>2081</sup> *Ibidem*, p. 65.

<sup>2082</sup> Dr. A. Marroin, *Histoire médicale (...)*, *op. cit.*, p. 34 ; D'autres exemples sont donnés par Benoît Pouget. Cf. B. Pouget, « *Un choc de circulations* », (...), *op. cit.*, p. 154.

expérimentés avant la formation des marins infirmiers, toute opération majeure s'avère bien solitaire<sup>2083</sup>. L'amputation « à la mer » est particulièrement redoutée pour certaines parties du corps. Les chirurgiens appréhendent ainsi d'amputer les doigts par crainte des complications létales. Certaines opérations demeurent, en outre, notoirement désespérées. Sous le Second empire, les blessures à l'abdomen et les grandes blessures du crâne, avec épanchement de la cervelle, sont ainsi tenues pour mortelles. Plusieurs opérations majeures, telles que la désarticulation coxo-fémorale ont également la réputation d'être presque toujours fatales<sup>2084</sup>. L'urgence thérapeutique, mais également la position du navire guident alors le médecin. Quand la survie du blessé est compromise à brève échéance — ainsi après l'explosion d'une gargousse — ou quand se profile le spectre de la gangrène, l'opération est décidée. On recourt à des procédés exceptionnels appelés « héroïques », tels que la cautérisation au fer rouge pour combattre la putréfaction des plaies. Ces affaires presque désespérées restent rares. Alors que le chirurgien détaché outre-mer ne peut attendre de rallier un port européen avant plusieurs semaines, les médecins des navires en Méditerranée occidentale préfèrent une action conservatrice et laissent leurs confrères travaillant à terre le soin d'opérer<sup>2085</sup>. La même prudence guide le travail des officiers de santé détachés dans les ambulances de tranchée durant la guerre de Crimée et ceux dirigeant, sous le feu ennemi, des postes de soin<sup>2086</sup>. Une fois les douleurs du blessé apaisées par le chloroforme ou l'éther, envelopper les plaies de ce dernier puis le confier aux médecins de l'arrière semblent les mesures les plus justifiées ... pour autant que le transport soit rapide et placé sous la surveillance d'un médecin qualifié. La proximité d'un centre hospitalier bien équipé fait ici la différence. Sur les 56 blessés graves reçus à Thérapie dans les jours qui suivent les combats du 17 octobre 1854, 10 % ont succombé à la fin de l'année, tandis que la moitié des survivants est « en voie de guérison » et l'autre moitié prête à revenir en France. Frappés par ces résultats excellents, le médecin-major note onze succès sur les treize amputations pratiquées à l'hôpital, le plus proche établissement de la Marine en mer Noire. Les hôpitaux de Constantinople enregistrèrent alors des résultats aussi bons. Ici, sans doute, les conditions d'hygiène, moins déplorables que sur un navire, furent décisives<sup>2087</sup>. Les mêmes résultats honorables sont enregistrés dans les hôpitaux méridionaux durant la guerre d'Italie. Rapatriés sur Saint-Mandrier, les blessés les plus graves de l'armée d'Italie y sont opérés par des équipes de premier ordre, sous la direction du médecin Jules Roux, un des plus habiles chirurgiens de son temps. Vingt-deux désarticulations, dont quatre de la cuisse, sont alors pratiquées avec succès.

Une fois les protocoles d'asepsie puis d'antisepsie des décennies 1860 et 1870 bien intégrés, et disposant, enfin à la fin du siècle, des moyens appropriés pour constituer un champ opératoire

---

<sup>2083</sup> J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, *op. cit.*, p. 164-165.

<sup>2084</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et 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, 1859-1860.

<sup>2085</sup> À titre d'exemple le chapitre consacré par Louis Saurel au tétanos dans les mers chaudes : L. Saurel, *Traité (...)*, *op. cit.*, p. 82-88.

<sup>2086</sup> *Ibidem*, p. 90.

<sup>2087</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 Quoy, 21 décembre 1854.

stérile, les médecins peuvent se lancer dans des interventions d'une certaine ampleur. Cette nouvelle capacité n'a pas modifié grand chose au partage des tâches entre une chirurgie de conservation, menée au front et sur les navires, et une chirurgie de restauration, qui doit être conduite dans les hôpitaux. Traduits et diffusés dans les *Archives de médecine et de pharmacie navales*, les comptes-rendus des médecins japonais lors des guerres de 1895 et de 1904-1905 montrent en effet l'intérêt d'une chirurgie de l'avant toute conservatrice. Les médecins français approuvent ces positions. Une fois l'hémorragie bloquée, les grands débris enlevés du corps et les blessures stérilisées, les grands blessés doivent être opérés à bord après les combats puis confiés aux hôpitaux à terre comme aux navires-hôpitaux<sup>2088</sup>.

#### 4. 2. Face aux maladies du quotidien et de l'exceptionnel : aconit, sangsues et vieilles tisanes

Les chirurgiens embarqués disposent de moyens pharmacologiques limités ce qui les encourage à choisir dans les doctrines de leur temps les solutions thérapeutiques les plus simples. En aucun cas, toutefois, les adeptes de Broussais ou leurs adversaires ne se privent des matières et des médicaments à leur disposition. Avant 1880 et bien au-delà, soigner est encore une affaire de « simples » et de produits issus des trois règnes, mais dont l'efficacité est décuplée par la chimie. Dans une large mesure, les médecins trouvent dans une pharmacopée héritée des âges moderne et médiéval une première réponse aux pathologies saisonnières comme aux blessures qui touchent les équipages<sup>2089</sup>.

Dans le coffre puis l'armoire à pharmacie, la plupart des remèdes sont issus du monde végétal qu'il soit européen, ainsi la sauge, sud-américain, ou moyen-oriental. La quinine est mobilisée contre les fièvres intermittentes, mais on l'emploie également contre la grippe dont le tableau clinique — fièvre constante, courbatures, céphalées — est bien identifié<sup>2090</sup>. L'usage médicinal de ces racines et de ces écorces, de ces feuilles et de ces fleurs européennes et lointaines passe ordinairement par un travail de préparation — teintures, potions, huiles, alcaloïdes — afin d'en renforcer le pouvoir thérapeutique<sup>2091</sup>. Refusant les saignées abondantes dont font encore usage « les médecins du pays » au Levant, les officiers de santé combattent les bronchites par une stratégie conservatrice toute de repos, recourant aux émétiques, mais également aux infusions de tilleul comme à la pommade stibée<sup>2092</sup>. À la fin du siècle, la lutte contre les accidents broncho-pulmonaires passe toujours par la mobilisation des potions au kermès, à l'ipéca et au laudanum,

<sup>2088</sup> Dr Chemin, « Rapport officiel sur l'organisation et le fonctionnement du service de santé dans la marine japonaise, pendant la guerre russo-japonaise », « Troisième Partie, Blessures de guerre, chapitre II. Mesures prises aux sujets des morts et des blessés dans les combats navals », art. cité, p. 167-211.

<sup>2089</sup> Lydie Fioleau, *La réglementation des coffres à médicaments des origines à la fin de la Marine à voile*, thèse de diplôme d'État en pharmacie, Université de Nantes, 1993. Non consulté.

<sup>2090</sup> Médecin-major du *Duquesne*, « Une épidémie de grippe en mer », art. cité, 1890, p. 377-385.

<sup>2091</sup> À titre de comparaison avec la Restauration et la grande vogue du broussaisisme : J. Léonard, *Les officiers de santé (...)*, op. cit., p. 66-67.

<sup>2092</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 39, 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)..

parfois associées à l'aconit. Fréquents durant l'été, les embarras gastriques mobilisent la vénérable huile de ricin. Si l'anesthésie chirurgicale est définitivement dépendante de la chimie (éther, chloroforme), les calmants sont issus du règne végétal. Outre le laudanum, cette célèbre teinture d'opium qui est employée pour calmer les fiévreux<sup>2093</sup>, les médecins mobilisent les qualités analgésiques du sulfate de quinine contre les crises rhumatismales, le danger de ce traitement, ultérieurement employé contre les crampes musculaires étant alors inconnu. Sur les conseils d'un pharmacien établi au Caire, un médecin de marine fait l'expérience du haschich dans les crises cholériques, mais le *cannabis indica* n'est pas sorti, semble-t-il, du champ expérimental, sans doute parce que le laudanum, bien connu et facile à doser, répondait aux besoins des médecins français<sup>2094</sup>. Ce sont également des sédatifs, mais aussi des émoullients, des préparations camphrées, et parfois des vésicatoires que les médecins emploient pour soulager les rhumatisants soumis, comme toujours, à une diète précise<sup>2095</sup>. La (bonne) connaissance des effets secondaires indésirables — ainsi la constipation des opiacées — autorise l'arrêt d'un traitement et le recours à une autre substance végétale.

Moins nombreux, les éléments issus du monde minéral et animal sont réservés à quelques emplois bien définis. Outre l'huile de foie de morue, que l'on donne aux patients affaiblis, les médecins de la monarchie de Juillet et du Second empire font un large usage des sangsues que l'on peut trouver aisément au Levant<sup>2096</sup>. Leur emploi, bien plus varié que de nos jours, est également motivé par les maladies épidémiques telles que la rougeole ou la scarlatine. Préférées aux saignées, qui souffrent d'un discrédit croissant, les sangsues servent aussi à combattre l'intrusion des bronches<sup>2097</sup>. On les emploie également pour soigner les hémorroïdes, les varices, les affections cardiaques enfin. À la fin du siècle, les produits issus du monde animal occupent toujours certaines niches thérapeutiques. L'huile de foie de morue sert contre les avitaminoses tandis que le cérat opiacé, l'huile d'amande douce et l'acide picrique sont efficacement remplacés par la lanoline dans le traitement des brûlures<sup>2098</sup>. Outre une capacité analgésique de premier ordre, cette graisse extraite du suint de la laine de mouton révèle en effet d'extraordinaires qualités thérapeutiques et réparatrices<sup>2099</sup>. Employé pour la première fois en 1907, dans les heures qui suivirent l'explosion du

<sup>2093</sup> ... et plonger les enfants des ouvriers dans une tranquille somnolence, permettant à leurs mères de travailler des heures durant.

<sup>2094</sup> B. Pouget, « *Un choc de circulations* » (...), *op. cit.*, p. 389

<sup>2095</sup> SHD-V-M, CC 2-956, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 54, Chirurgien major de l'*Éclairneur*, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Cauvin, « Rapport médical de fin de campagne (17 mai 1860-17 mai 1861) », 17 mai 1861.

<sup>2096</sup> Nous remercions notre collègue Benoît Pouget pour nous avoir rappelé l'importance sociale et thérapeutique des hirudiniiformes, que Jacques Léonard avait signalée dans un article paru dans *Mentalités*, en 1988, l'année de sa disparition, et réédité quatre années plus tard dans un recueil d'études et d'articles choisis par Jean-Pierre Peteret et Claude Bénichou. Cf. J. Léonard, « À propos de l'histoire de la saignée », dans J. Léonard, *Médecins, malades et société, dans la France du XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sciences en Situation, 1992, p. 119-124.

<sup>2097</sup> J. L. Durieux, *Dissertation sur la rougeole*, thèse soutenue à Paris, Paris, 1820 ; SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. X (1834-1864), n° 3, Chirurgien du *Santi-Petri*, Berton, 1836.

<sup>2098</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Acide\\_picrique](https://fr.wikipedia.org/wiki/Acide_picrique)

<sup>2099</sup> L'usage thérapeutique de la graisse est bien entendu bien connu et de longtemps. Les jeunes ouvrières de Mazamet avaient l'habitude, l'hiver, de plonger leurs pieds crevassés dans le suint, dont la douceur et la graisse apaisaient leur douleur.



*Iéna*, par le médecin principal Girard de l'école chirurgicale de Toulon, ce produit devient immédiatement populaire au sein des équipes médicales servant en Méditerranée et sert à soigner les brûlés durant la Grande Guerre et par la suite<sup>2100</sup>.

Les produits issus du règne minéral et leurs sous-produits sont le socle des traitements des atteintes de la peau et des maladies vénériennes, dermatologie et vénérologie demeurant très proches avant l'extrême fin du siècle. Tandis que le traitement des galeux requiert le soufre, le mercure et les préparations mercurielles — la pommade au calomel — sont requis contre les maladies vénériennes, avant que le bismuth puis l'arsenic ne prennent le relais des produits mercuriels. L'huile de cade, mais également les onctions grasses et les lotions alcalines sont parallèlement employées contre des plaques d'eczéma rebelles<sup>2101</sup>. Les rares éléments fournis par l'industrie chimique ont alors des emplois réservés. Le chlore et l'acide sulfurique servent à désinfecter les parois des récipients et l'eau, tandis que les anesthésiants chirurgicaux sont l'éther puis le chloroforme, les opiacés étant employés comme simples calmants.

#### 4. 3. Une stratégie hygiéniste de contre-mesures et d'esquives

Les soins donnés, médicaux et chirurgicaux, ne satisfont pas et ne peuvent satisfaire un corps médical, pétri d'hygiénisme et conscient de la médiocrité de ses soins, et qui reste persuadé des avantages de la prévention sur la « curation ». Avant, et bien après, les découvertes « pasteuriennes » de la microbiologie, le corps médical naval tient en effet pour évidente la pluralité des causes dans le déclenchement d'une maladie ou d'une épidémie sur un navire. La survenue comme la gravité des pathologies s'intègrent donc dans une appréhension globale de la maladie, dont les facteurs environnementaux, mais également sociaux et politiques sont pris en compte. Que les éléments insalubres viennent à s'amplifier et l'insalubrité endémique dégénère en une crise épidémique. Le tétanos est notoirement connu pour une infection létale, mais dont la fréquence et la gravité sont réputées gravissimes dans les eaux chaudes. La gravité de la malaria est également mesurée à l'aune de la latitude. À l'extrême-fin du siècle, alors que toute la médecine navale a basculé dans l'ère pasteurienne, l'étiologie de la grippe fait débat. Ses causes atmosphériques — l'orage ou le vent comme porteurs du virus — sont minutieusement explorées comme le sont les conditions sanitaires pré-épidémiques et la salubrité du navire

La prévention passe par une stratégie d'esquive globale. Tant que le navire croise au large, il convient de contrer les effets pathogènes de l'humidité et de la tristesse par des contre-mesures associées. Les procédés ingénieux de pompage des eaux usées, les méthodes de ventilation, mais également les mesures de séchage et de nettoyage à sec sont autant de moyens pour envelopper d'un air sec, renouvelé et « vivifiant » les marins, mais également leurs vivres et leurs matériels. Les chants, les danses, les exercices physiques, sur lesquels s'étendent longuement les médecins hygiénistes comme Fonssagrives, relèvent de ces parades préventives :

<sup>2100</sup> Héderer, « Brûlures et Lanoline », art. cité, p. 262-268.

<sup>2101</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).

« l'équipage n'a présenté que des affections sporadiques ordinaires », se félicite un médecin « et il ne s'est nullement senti de son séjour dans les diverses localités où il a séjourné, grâce aux fréquents déplacements du navire à bord, et aux distractions qu'on avait su lui procurer. Un orgue de barbarie monté sur le pont les dimanche servait à le faire danser et à les distraire<sup>2102</sup> ».

Dans la mesure du possible, le débarquement des hommes permet également des récréations balnéaires et sportives. Loin d'être neutre, le choix de l'escale détermine la gravité des risques posés par les excès thermiques dont les effets plus craints sont la fermentation biologique ou miasmatique. Cette appréhension sanitaire de l'espace côtier méditerranéen, qui participe de la géographie médicale, alors dominée par les enjeux coloniaux, s'inscrit dans une ancienne tradition hippocratique, le maître de Cos ayant dressé le tableau des risques sanitaires environnements dans un court traité, *De Aeribus*, dont les propos semblaient d'une singulière actualité aux médecins détachés au Levant mais également sur les côtes balkaniques, berceaux de la médecine grecque.

Contre les fièvres paludéennes ou « intermittentes », la solution la plus évidente est de choisir un mouillage « salubre » ou sain que le médecin aide à déterminer. Une côte élevée, bien abritée des vents continentaux, mais régulièrement touchée par les brises de mer, offre une solide protection contre les excès climatiques saisonniers. Offrant ces traits, les ports de Smyrne et de Tripoli de Syrie comme la rade de Phalère (Phaliro) jouissent d'une solide réputation de salubrité<sup>2103</sup>. Ce sont, à dire vrai, ces mêmes traits orographiques et climatiques— le brassage des courants aériens, l'altitude modérée, la fréquence des brises marines — que recherchent les médecins coloniaux au XIX<sup>e</sup> siècle pour établir une trame de stations thermales en vue d'acclimater et de retaper les expatriés<sup>2104</sup>. Bien connues des populations autochtones, les qualités thérapeutiques des eaux sulfureuses et des sources thermales intéressent les médecins qui partagent, soit par hippocratismes soit par vitalisme, la conviction des bienfaits d'une thérapie expectante, associant les atouts des bains à ceux d'une diète adaptée. À la fin du Second empire, le médecin principal de la division du Levant, Théodore Bellebon, loue les vertus antiscrofuleuses et dermatologiques des eaux sulfureuses de l'île de Milo et signale leur emploi « par les bâtiments de guerre » dans le traitement de la gale<sup>2105</sup>. Revenant du Levant et des eaux tunisiennes en 1883, le major de *La Galissonnière* loue les bains de Hammam (i. e., Korbous) connu « pour ses sources thermales dont quelques unes étaient déjà célèbres du temps des Romains ; (...) des eaux salines, purgatives, d'une température élevées (...) incolores, limpides, inodores avec une saveur saline prononcée (...)

<sup>2102</sup> *Ibidem*, Jean-Baptiste Julien, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, « Rapport médical du 12 juillet 1860 au 31 décembre 1861 », 26 janvier 1862.

<sup>2103</sup> *Ibidem*, 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>2104</sup> Cf. E. T. Jennings, *À la cure, les coloniaux !*( ...), *op. cit.*.

<sup>2105</sup> SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. IX (1862-1867), n° 15, Théodore Bellebon, « Rapport de fin de campagne du chirurgien major de la division navale du Levant. Années 1863-1864-1865 », s. d..

quelque fois recommandées par les médecins de Tunis dans les maladies de l'estomac, de la vessie et de la peau<sup>2106</sup> ».

Toutes pragmatiques, ces mesures de prévention ne peuvent avoir l'efficacité d'une politique de réorganisation des territoires et des sociétés à laquelle les médecins de marine adhèrent d'autant mieux que leurs fonctions sanitaires dans les ports de guerre, métropolitains et coloniaux, voire dans l'intérieur des colonies les y préparent. Le drainage systématique des plaines côtières, l'assèchement et la mise en culture des marécages, l'encartement et la surveillance policière et sanitaire des « filles publiques », le pavage des voies routières forment les antennes des rapports sur les ports du Levant. Affectés généralement en Méditerranée comme médecins navigants, les officiers de santé de la Marine ne sont impliqués que très exceptionnellement dans les politiques urbaines auxquelles coopèrent leurs homologues civils et militaires. Les rares occasions qui leur permettent de s'insérer dans ces fonctions se limitent aux premiers temps de la conquête de l'Algérie et du protectorat de la Tunisie. La guerre de Crimée fut une autre occasion de participer directement aux affaires urbaines. Chargé en décembre 1854 de la direction de l'hôpital du Pirée, un médecin de marine entend y combattre les maladies vénériennes, en sollicitant l'aide de l'amiral Le Barbier de Tinan, alors commandant en chef des forces positionnées au Pirée. « Je rédigeai un règlement de police, pour la surveillance des filles publiques, afin de les obliger à se rendre aux visites périodiques et d'empêcher la prostitution clandestine ». Le soutien apporté par l'amiral de Tinan comme l'ouverture de dispensaires, où 151 femmes furent examinées et soignées, menèrent, conclut le médecin Vilette, à une nette diminution des cas de maladies vénériennes<sup>2107</sup>.

### Conclusion de la troisième partie

La périodisation de l'histoire sanitaire des marins de l'État ne se confond pas exactement avec l'industrialisation des forces navales et ne correspond guère aux âges canoniques que sont l'époque pré-pasteurienne et l'âge pasteurien. Bien avant 1850-1860, la mortalité à la mer ne cesse de reculer, et continue de décliner, malgré les dernières grandes frappes épidémiques, essentiellement cholériques et typhiques. Non seulement les grandes batailles deviennent exceptionnelles après Lissa (1811), mais à Navarin, comme devant Mogador, Alexandrie et Sfax, les combats opposent les marins européens à des adversaires incapables d'anéantir leurs navires. Meurtrier, le siège de Sébastopol ne contredit pas cette tendance de longue durée. Passé 1830, l'asymétrie des moyens militaires dans la guerre de côtes menée contre des pays non-européens assure aux marins occidentaux des victoires écrasantes et sans avoir à subir les pertes d'autrefois.

<sup>2106</sup> Eric T. Jennings rappelle toutefois le dédain absolu des médecins européens pour les pratiques thermales judéo-musulmanes. Les eaux seules et leur antique usage en disent la valeur médicale.

SHD-T-M, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, vol. XVII (1881-1882/1883), n° 22, Jules Friocourt, Rapport médical de *La Galissonnière* (1881-1883), s. d. (1<sup>er</sup> semestre 1883) ; E. Jennings, « Korbous (...) », dans *idem*, *A la cure (...)*, *op. cit.*.

<sup>2107</sup> SHD-V-M, CC 2-957, Rapports médicaux annuels et de fin de campagne, n° 27, Émile Vilette, 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.

Le moindre prix à payer, lors des opérations de guerre, n'est pas toutefois la cause majeure du recul de la mortalité navale.

Depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les médecins et le commandement n'ont cessé d'associer les mesures pour prévenir la faim et les carences, sécher les effets, réchauffer les hommes l'hiver, adoucir la chaleur l'été. Limités, parfois contrariés par la recherche d'une *via media*, leurs procédés ont été toutefois inlassablement poursuivis et régulièrement améliorés. Les grandes mesures de l'ère pasteurienne que sont la distillation systématique de l'eau consommée, le nettoyage méticuleux des infirmeries, l'adoption de protocoles de soins rigoureux poursuivent donc une oeuvre ancienne de chimisation des interventions, de contrôle des vivres et de l'eau, de nettoyage des espaces de travail. C'est sur cette histoire longue de l'hygiénisme environnemental que se greffe l'industrialisation des forces navales et des navires. Les usages néo-hippocratiques comme la pratique des topographies médicales préparent les médecins à bien identifier et à décrire les territoires les plus dangereux et les plus malsains que sont les salles des machines, les soutes à charbon, les ateliers de pyrotechnie, enfin les tourelles. Attentifs, les officiers de santé perçoivent aussi les opportunités d'un environnement métallique, plus ample, où l'équipage, moins nombreux sur les grandes unités, dispose enfin d'espaces de vie hauts de plafond, éclairés et mieux aérés. Enfin, la transformation décisive des infirmeries, qui deviennent de petits hôpitaux, est une des grandes réussites des décennies 1880-1900. Ces tendances lourdes ou longues forment un cadre général, mais ne composent nullement une réalité matérielle et sanitaire uniforme.

La dureté de certaines croisières, les dimensions inégales des navires, l'état de santé de l'équipage, les campagnes passées, la fréquence des escales, les précautions sanitaires du commandant sont autant de variables qui atténuent ou renforcent les pathologies saisonnières, dont les effets demeurent sensibles jusqu'à la fin du siècle.



## TOME 2

## TABLE DES MATIÈRES DES SECONDE ET TROISIÈME PARTIES

SECONDE PARTIELA ROYALE EN MÉDITERRANÉE

<b>Introduction</b> : Peut-on borner à cette mer une histoire navale de la Méditerranée contemporaine ?	
<b>I. Des navires, des canons et des marins : les composantes des forces navales françaises dans l'espace méditerranéen et ses périphéries</b>	17
<u>1. L'escadre d'évolutions : organisation, missions et représentations</u>	18
1.1. Une thèse immédiatement incontestée : l'invincibilité de l'escadre de Lalande et de ses premiers successeurs	22
1.2 La généralisation de la propulsion vapeur au sein de l'escadre (1842-1851) : retarder, (par prudence), un saut décisif	26
1.2.1 Une flottille de vapeurs pour des missions auxiliaires (1840-1844)	26
1.2.2. Tirer les leçons de Tanger et de Mogador (1844)	27
1. 2. 3. Une flotte hybride de vaisseaux à voiles et de grands vapeurs	28
1. 3. L'escadre mixte de la République et du Second empire (1848-1856) : une réputation d'excellence maintenue dans un âge d'expérimentations accélérées et d'incertitudes politiques	29
1. 3. 1. Mettre l'escadre à l'abri de la démagogie et poursuivre la généralisation de la vapeur : l'escadre de la Deuxième République (1848-1852)	30
1. 3. 2. Collisions, échouages et bordée de 30 de la rue Royale : 1853, l' <i>annus miserabilis</i> de l'escadre ?	33
1. 3. 3. Une nécessaire redéfinition du rôle logistique et tactique de l'escadre (printemps 1854-printemps 1856)	34
1.4. La généralisation de la vapeur : de minutieux réglages au lendemain de la guerre de Crimée	36
1. 4. 1. Harmoniser la marche des vaisseaux rapides et mixtes : une opération réussie à la fin de 1860	37
1.4.2. Le regard britannique sur l'escadre « tout vapeur » : l'estime sans l'inquiétude	39
1. 5. Malgré les doutes, la confiance inentamée du commandement et de la plupart des experts (1861-1885 env.)	39
1. 5. 1. Des premiers cuirassés à l'escadre toute cuirassée (1861-1870)	40
1. 5. 2. Trois missions parfaitement remplies durant la décennie 1860 : apprendre le travail d'état-major ; tester les innovations ; peser dans les affaires régionales	42
1. 5. 3. Après l'Année Terrible, l'escadre est rétablie, malgré les doutes (1872-1882)	44
1. 5. 4. Un rôle confirmé par la Question d'Orient de 1878 et l'émergence de la Triple	48

1. 6. Flotte d'échantillons, officiers opiomanes et « petites alliées » : une force (trop ?) sévèrement jugée à la Belle Époque	49
1. 6. 1. L'escadre devient progressivement un groupe naval après 1885	50
1. 6. 2. Se battre ensemble ou par divisions spéciales ?	53
1. 6. 3. Les « gros culs » de l'escadre de Lockroy: une flotte d'échantillons et de « coule-tout-seuls »?	55
1. 7. Amiraux intrépides, commandants avariés et croisières festives : l'escadre du tournant du siècle au ministère Delcassé (1895 env.-1913)	58
<u>2. « Chacun à bord a le sentiment de sa fonction ; la vie y est méthodiquement ordonnée » : constantes et transformations des hiérarchies militaires et professionnelles dans un âge d'industrialisation</u>	62
<u>3. Le haut-commandement de l'escadre : les traits communs et singuliers d'une élite</u>	66
3.1. Voies royales et voies sans issue : quelles portes franchir pour commander l'escadre et ses divisions ?	67
3. 1. 1. Les postes de commandement détenus par les seuls bordaches au second XIX <sup>e</sup> siècle	68
3. 1. 2. L'accession aux étoiles pour un « X » : toujours passer par le <i>Borda</i> et se montrer deux fois meilleur marin qu'un bordache	70
3. 2. Le « pacha » jupitérien ou l'amiral « bonhomme » : les allures idéales dominantes et minoritaires du chef d'escadre	73
3. 3. L'expérience combattante et l'industrialisation pour définir les identités générationnelles	74
3. 3.1. Que faut-il entendre par génération navale ?	75
3. 3. 2. Avant le second Empire : les vétérans des guerres de la Révolution et de l'Empire trustent les postes de commandement	77
3. 3. 3. Les postes clés reviennent aux marins formés dans une marine de transition (1850 env.-1870 env.)	80
3. 3. 4. Une expérience commune de la marine hybride et de la guerre de Crimée : les chefs de l'escadre au début de la III <sup>e</sup> République (1875-1895 env.)	81
3. 3. 5. Les bordaches du second Empire : les grands chefs de la Belle Époque	83
3. 4. Devenir chef d'escadre : une délicate combinaison de facteurs réglementaires, pragmatiques et politiques	85
3. 4. 1. Les blocages du tableau d'avancement sous la monarchie de Juillet : un embarras définitivement réglé sous le second Empire	85
3. 4.2. Indispensable, mais non suffisant pour atteindre les étoiles : un impeccable <i>cursus honorum</i>	89
3.4.3. Ce que le gouvernement attend d'un chef d'escadre : sa loyauté et le sens de la grandeur nationale	92

3. 5. Au service du commandant-en-chef : l'état-major général de l'escadre	97
3. 5. 1. « Un état-major général constitue une véritable famille »	99
3. 5. 2. Le premier cercle de l'état-major de l'escadre	101
<u>4. L'industrialisation réduit les équipages et bouscule les hiérarchies professionnelles</u>	104
4.1. Les anciennes lignes des clivages professionnels s'estompent lentement	105
4.2. L'évanouissement des anciennes hiérarchies de la « vieille » marine à bois et à voile	107
4.3. Spécialités nouvelles et reconversions opportunes	108
4.3.1. Être scaphandrier : un champ de reconversion ou d'emploi pour les mécaniciens et les calfats (années 1860-1880 env.)	109
4.3.2. Les gabiers : une profession désormais inutile ?	110
4.3.3. Toujours des « petits » et des humbles	111
4. 4. Comment comprendre et conjurer l'inévitable déclin du sens marin	113
4.4.1. La vapeur affaiblit le sens marin : un topos des rapports d'inspection malmené à la fin du siècle	114
4.4.2. Comment maintenir l'excellence de la « vieille marine » ?	115
<u>5. Les stations locales sur les côtes françaises et nord-africaines : montrer, interroger, surveiller</u>	118
5.1. Des missions de police des pêches et de souveraineté	118
5.1.1. La surveillance des pêches sur les côtes méridionales et nord-africaines	119
5. 1. 2. Participer à la francisation du littoral algérien	121
5. 2. Le service de l'Algérie (1830-1860 env.): une importante ligne postale	122
5. 3. Les stations de défense locale : de piètres moyens sur les côtes nord-africaines	124
<u>6. La division ou station navale du Levant : la première station dans les « mers européennes »</u>	126
6.1. Un commandement semi-autonome à l'est de Malte	130
6. 1. 1. L'autorité du commandant en chef de l'escadre se fait sentir de loin en loin	130
6. 1. 2. À la tête de la station du Levant : ordinairement un homme familier de la « question d'Orient »	131
6. 2 « L'action de la station s'étend sur toutes les mers du Levant, à l'exception toutefois ... » : zones prioritaires et marges mouvantes de la division du Levant	133
6. 2. 1. Au centre de la station : la mer Égée et les eaux syro-libanaises	133
a. Smyrne : le premier point d'appui de la station dans les premières décennies du siècle	134
b. Le Pirée devient le centre de la station après 1840	135
6. 2. 2. Les marges septentrionales et méridionales de la station	137
6. 3. Soutenir le rang et l'influence de la France dans un espace hautement disputé et fracturé	140
6. 3. 1. De l'expertise commerciale et technique à la veille socio-économique et politique	141
a. Suivre le relèvement commercial de la France au commencement du siècle	142



b. Analyser l'impact économique et politique des crises régionales : une tâche banale après 1830	144
c. Une expertise occasionnellement requise sur les questions halieutiques	147
4. 3. 2. La main droite de la fille aînée de l'Église au service des catholiques du Levant	148
a. Les chrétiens du Levant : des mondes familiers et tardivement estimés	149
b. Les établissements catholiques au Levant : de petites, mais ardentes « petites France »	151
c. Une admiration parfois agacée pour l'élite (française) de l'Église militante	154
d. Comment honorer, assister et protéger les missions	157
6. 4. La présence plutôt que la puissance : les éléments matériels d'une diplomatie navale	161
6. 4. 1. Une poignée de navires légers	161
6. 4. 2. Une flottille de croiseurs vieilliss et sans grande valeur militaire ?	164
a. Le passage au Levant dans la seconde partie de leur vie opérationnelle	165
b. Une station de relégation pour des unités ratées et sans valeur ?	166
6. 4. 3. Les atouts d'une petite force navale	167

## **II. Entretenir, réparer et alimenter les forces navales d'une grande marine de guerre entre deux âges énergétiques**

1. <u>Dans les arsenaux comme sur les navires : du bois et des matières végétales tout au long du siècle</u>	174
1. 1. L'hégémonie séculaire du bois et des produits végétaux résiste au premier âge industriel (années 1830-1870)	176
1.1.1. Des besoins ligneux considérables pour la construction et l'entretien du navire	176
1.1.2. Des matériaux exposés aux intempéries comme à l'usure	177
1.1.3. Les sous-produits forestiers et les ressources végétales : des matières stratégiques	178
1. 2. La guerre de 1870 prolonge d'une longue décennie la construction en bois et la construction mixte	179
1.2.1. Un faisceau de raisons techniques et financières retarde le lancement des dernières séries en bois (1868-1880 env.)	180
1. 2. 2. Réarmer et réparer les dernières « coques en bois » jusqu'à la dernière décennie du siècle	181
1. 3. Les secteurs d'emploi « réservés » du bois et des matières végétales de la Belle Époque à la veille de la Grande Guerre	182
1.3.1. Comment en finir avec un matériau ignifuge et malsain ?	182
1.3.2. Le bois flotte ... il est élégant, assez bon marché et fort pratique	184
<u>2. Jusqu'à la fin du second Empire, l'indispensable force musculaire</u>	185

2. 1. À la mer, une motorisation essentiellement limitée à l'appareil propulsif	186
2. 2. Dans les arsenaux et sur les navires: tout se meut à la force du biceps	188
2. 3. La persistance des grandes corvées à la Belle Époque	189
<u>3. Trois enjeux majeurs avant 1870 : maîtriser la consommation en charbon, faire face à de nombreuses pannes et combattre la salissure des coques</u>	192
3.1. Le charbon de terre : une ressource négligeable avant 1830, essentielle au milieu du siècle	193
3.1.1. Une consommation croissante difficile à harmoniser avant 1860	193
3.1.2. Une échelle nouvelle des besoins durant et après la guerre de Crimée	196
3.1.3. Constituer des stocks dans les deux bassins de la Méditerranée : une mesure onéreuse	197
3.2. Une marine de « verre » avant 1870 exigeant de nombreuses et incertaines réparations	199
3. 2. 1. Beaucoup de navires indisponibles tout au long des décennies 1840-1850	200
3. 2. 2. L'ordalie des saisons et des croisières	201
3. 3. Préserver les coques métalliques et le blindage des salissures et de l'oxydation	203
3. 3. 1. Des procédés assez efficaces pour les coques en bois	203
3. 3. 2. Les coques métalliques, les blindages et les éperons : trois composants exposés	204
3. 3. 3. Anciennes et nouvelles contre-mesures	205
<u>4. Les produits pétroliers : un emploi auxiliaire jusqu'à la veille de la Grande Guerre (1885 env.-1913)</u>	207
4.1. Le ravitaillement en charbon à la fin du siècle : usages, embarras et atouts d'un système énergétique bien rodé	208
4. 2. La Marine et les huiles minérales : une curiosité précoce, mais un emploi limité aux sous-marins	209
4. 2.1. Suivre ce que font la Triplice et les Russes	210
4. 2. 2. Deux secteurs d'emploi auxiliaires : la chauffe mixte et la propulsion sous-marine	211
<u>5. Des besoins alimentaires colossaux et spécifiques</u>	214
5. 1. Nourrir les personnels de la Marine : une affaire bien maîtrisée au XIX <sup>e</sup> siècle ?	216
5. 2. Ce que Mathurin et Jean Bouin mangent à la mer	217
5. 2. 1. « La ration alimentaire (...) est, sous le rapport de la quantité, parfaitement suffisante»	217
5. 2. 2. Une chaîne de contrôle pour éviter les rejets et prévenir les plaintes	220
5. 2. 3. Les quatre piliers de la ration navale : la viande, les légumes secs, le biscuit et le vin	223
5. 3. L'alternance régulière de produits salés et d'aliments frais : rompre la monotonie	

et prévenir les carences	224
5. 3. 1. Une alimentation variée dans les ports nationaux et étrangers	224
5. 3. 2. À la mer, l'inévitable diète salée entrecoupée de « rafraichissements »	226
a. Disposer des produits frais en croisière : une entreprise difficile au-delà de quelques jours	226
b. Les modes de conservation des vivres embarqués	227
5. 4. Une priorité : disposer d'eau douce en abondance	228
5.4.1 L'adoption des caisses en fer et des « cuisines-distillatoires » (1825-1840 env.) : deux solutions indispensables ...	229
a. Futailles malodorantes et citernes polluées : les aléas du ravitaillement au début du siècle	229
b. Les caisses en fer et les machines distillées : une eau moins puante et plus abondante après 1830	230
5. 4. 2 ..... mais longtemps insuffisantes, onéreuses et impopulaires	232
5. 4. 3. Les aiguades et les points d'eau portuaire : la solution la moins onéreuse et la plus commode jusqu'à la Belle Époque	234
a. Les points d'eau douce à terre : les bénéfices des aménagements portuaires	235
b. Les médecins et les aiguades : entre leçons hippocratiques et nouveaux savoirs biologiques.	236

### **III. Les structures, les moyens et les pratiques logistiques navals**

<u>1. La base de Toulon : le môle logistique régional de la Marine</u>	244
1.1. Un port de guerre à la mesure des entreprises et des ambitions méditerranéennes de la France	245
1. 2. Une base navale au service des possessions indochinoises et océaniques	246
1. 3. Les territoires et les missions de l'arsenal	248
1. 3.1. Quatre décennies décisives (1827-1872)	249
a. Quatre pôles majeurs : Vauban, Mourillon, Castigneanu et Missiessy	249
b. Toulon et le littoral provençal à l'âge de la vapeur et du fer : une coopération nécessaire et fructueuse	251
1. 3. 2. Toulon sous la Troisième République : un port d'armement épaulé par les chantiers seynois des FCM	255
a. Le déclin des constructions navales	256
b. Les FCM prennent le relais	257
1. 4. Des moyens administratifs (par trop ?) considérables	258
1. 4.1. Du major général au chef d'état-major : trois décennies pour redéfinir le rôle du second du préfet maritime	260

1. 4. 2. Le travail de l'arsenal repose sur trois directions	261
1. 4. 3. Les missions logistiques et comptables du Commissariat	262
1. 5. Le marché d'approvisionnement toulonnais largement hérité du XVIII <sup>e</sup> siècle	263
1. 5.1. Un marché local et régional de fournisseurs essentiel pour les vivres et le bois	264
a. Les munitions de bouche	264
b. Les bois et les métaux : des ressources régionales limitées	266
1. 5. 2. Desserrer la dépendance charbonnière par une filière régionale : une politique atteinte au début de la décennie 1860	268
a. Premiers essais des charbons méridionaux et méditerranéens	269
b. Les charbons méridionaux remplacent les charbons anglais après la guerre d'Italie	270
c. Atouts et défauts des charbons en roches et des agglomérés méridionaux	274
1. 5.3. L'indispensable recours aux fournisseurs nationaux et européens	276
a. Les atouts d'une grande puissance agricole, halieutique et industrielle	276
b. L'Europe méridionale et le Royaume-Uni : constantes et changements de deux marchés d'approvisionnement bien distincts.	278
1. 5. 4. L'appel limité aux ressources ultra-marines	280
a. une curiosité attentive pour les produits ligneux et végétaux et quelques projets d'acclimatement	281
b. Essentiellement des médicaments, des toniques et des essences forestières pour des secteurs de niche	282
<u>2. Les ports de guerre ponantais et les établissements de la Marine : des partenaires réguliers de l'arsenal de Toulon</u>	284
2. 1. Mutations et déplacements des personnels entre Toulon et les ports ponantais	284
2. 2. Des échanges opportunistes de produits alimentaires et de matériels	286
2. 2. 1. Les envois alimentaires dominant jusqu'au Second empire	286
2. 2. 2. À la fin du siècle, les matériels nautiques et militaires dominant les envois entre les ports	288
<u>3. Les ports nord-africains : une assistance limitée jusqu'à la fin du siècle</u>	289
3. 1. En Algérie : des ports de relâche	289
3. 2. La base de Sidi-Abdallah et l'avant-port de Bizerte : une entreprise rondement, mais tardivement menée (1896-1905 env.)	291
<u>4. Le recours aux ports étrangers : répondre à l'urgence et réduire les coûts</u>	293
4. 1. Faire face à l'urgence comme aux nécessités logistiques d'une opération majeure	293
4. 2. Une trame de points d'appui en Méditerranée orientale pour les besoins ordinaires des croiseurs et des stationnaires	295
4. 3. Du bon usage des rades foraines	298

<u>5. Acheminer les vivres et les matériels jusqu'aux forces « à la mer » : pratiques et moyens ordinaires du train maritime</u>	299
5. 1. Les navires de charge : les mulets de la Marine	300
5. 2. Les rotations et les relèves : une solution systématique au Levant	301
Conclusion de la deuxième partie	302

### TROISIÈME PARTIE

#### CORPS ÉPROUVÉS, CORPS SOIGNÉS:

#### LA SANTÉ DES MARINS DE L'ÉTAT DANS L'ESPACE MÉDITERRANÉEN

Introduction	307
<b>I. Deux fois moins de pertes au combat en un siècle que durant la seule journée de Trafalgar, le 21 octobre 1805</b>	
1. <u>Bellone est française : de rares confrontations, mais presque toujours du fort au faible</u>	324
2. <u>Les frappes navales et les descentes : des blessures et des coups mortels très spécifiques</u>	326
2. 1. Les combats d'artillerie dans les derniers temps de la marine à voile (Navarin, Alger) : les corps lacérés et démembrés	326
2. 2. L'assaut allié en Crimée (Octobre 1854-Octobre 1855) : la première opération amphibie de l'ère industrielle	328
2. 2. 1. Les batteries navales devant Sébastopol (Octobre 1854-Octobre 1855) : endurer une année de guerre de siège	329
2. 2. 2. Le blindage, une protection incertaine pour une fraction de l'équipage	331
2. 3. Durant les descentes : donner et recevoir des coups de fusil	334
2. 3. 1. La quasi-totalité des blessures sont infligées par des armes à feu individuelles	335
2. 3. 2. Poignard et yatagan : la solution du désespoir face à une compagnie de débarquement bien appuyée	337
<b>II. Corps transis et tannés : l'organisme marin à l'épreuve des saisons</b>	
1. <u>Des pathologies saisonnières marquées</u>	342
1.1. L'été : la saison des embarras gastriques	342
1. 2. Les embarras ordinaires de la saison froide	345
1. 3. Trois intolérables hivers de guerre : la Marine dans les Détroits et en mer Noire (1853-1855)	347

<u>2. Face aux rigueurs climatiques, les marins du pont sont les plus exposés</u>	349
<u>3. Atténuer les effets du froid et de la canicule</u>	350
3. 1. Aérer et ventiler l'été ; sécher et réchauffer l'hiver : un siècle d'ingéniosité et de micro-progrès	350
3. 2. Le sac du marin: une réponse vestimentaire théoriquement suffisante au milieu du siècle	353
3. 3. Laver et sécher le linge : une affaire incomplètement réglée en 1914	355
3. 4. Ménager les hommes autant que cela est possible	356
<u>4. Heureuses croisières et rudes missions</u>	358
4. 1. Paisibles navigations estivales et douces stations	358
4. 2. Le surentraînement brise les vergues et rompt les hommes	360
<u>5. L'épuisement et les carences : une combinaison meurtrière en temps de guerre</u>	363
5. 1. Le scorbut : le mal des blocus	364
5. 2. Une frappe quasi épidémique à la fin d'une année de campagne : le scorbut frappe en mer Noire	364
5. 3. Une maladie de l'épuisement précipitée par une diète monotone et salée	365
5.4. Le <i>limon juice</i> : une solution trop simple (ou trop anglaise) face à une maladie obscure et complexe ?	367
<u>6. Les frappes épidémiques : la guerre sans canon</u>	368
6. 1. Une connaissance concentrée sur les frappes du premier XIX <sup>e</sup> siècle	371
6. 2. Quand l'épidémie tue en masse : tenir bon comme au combat	372
6. 3. Des chefs héroïques (mais qui se lavent les mains), des marins disciplinés (qui auraient dû le faire): la construction lucide d'une mémoire partagée	373

### **III. Les pathologies et les accidents professionnels entre deux âges environnementaux et sanitaires**

<u>1. Des derniers temps de la marine à voiles à la fin de la marine hybride (décennies 1830 - 1850 env.) : un tableau clinique fort proche de celui de l'âge moderne</u>	378
1.1 Les maux universels héritées de la « vieille » marine à bois : la chute, la coupure et le panaris	378
1.1.1. Chuter de plusieurs mètres à s'en casser les membres ou la tête	378
1. 1.2. Les panaris, les phlegmons, les abcès et les furoncles : les « quatre vieilles » de l'ancien régime naval	380
1. 2. À chaque spécialité, son lot de maladies et d'accidents : le corps du marin comme	

archive navale	381
1. 2.1. La chute pour les gabiers et les hommes du pont : « ces accidents malheureusement trop fréquents semblent pour eux perpétuer l'état de guerre»	383
1. 2. 2. L'écrasement des pieds et l'arrachement des mains pour les artilleurs	386
1. 2. 3. Les chauffeurs surexposés aux atteintes pulmonaires	387
2. <u>« Il est rare que la civilisation n'achète pas un progrès au prix d'un péril » : une lente amélioration du quotidien, mais de constants dangers (1870 env.-1910 env.)</u>	388
2. 1. Les formes anciennes de l'accidentologie navale reculent ... lentement après 1860	390
2. 2. La salle des machines et les batteries : les secteurs les plus exposés aux accidents	391
2. 2. 1. Le haut lieu des dangers : la salle des machines	391
2. 2. 1. Les tourelles et les bouches à feu : quand Bellone tue ses dévots	392
2. 3. Une série de catastrophes à la Belle Époque : des produits et des systèmes d'armes mal maîtrisés	393
2. 3. 1. La poudre B : une tueuse en série (1899-1911)	393
2. 3. 2. Sur un sous-marin, tout incident est grave, toute erreur fatale	394
3. <u>« Quelques jours plus tard, il donnait des signes manifestes d'aliénation mentale » : promiscuité, violences et désordres mentaux</u>	396
3. 1. Beaucoup de sources, beaucoup d'omissions et de silences	398
3. 2. Les maladies psychiques : une nosologie confuse jusqu'au début du XX <sup>e</sup> siècle	400
3. 2. 1. Un horizon incertain de causes physiques et morales	401
3. 2. 2. Outre-Manche comme en France : ne pas sonder des fonds trop inquiétants et troubles	402
3. 3 À la source de tout mal, des règles d'hygiène transgressées qu'il faut corriger par le divertissement	403
3. 4. Angélo Hesnard invente la psychiatrie navale au début de la décennie 1910	404
3. 4. 1. Comprendre enfin l'ampleur et les causes majeures des troubles psychiques dans la Marine	405
3. 4.2. Appréhender le stress post-traumatique après l'explosion du <i>Iéna</i> et du <i>Liberté</i>	405

#### **IV. Transporter, accueillir et soigner les blessés**

Introduction	409
1. <u>Le premier échelon des soins : le navire même</u>	410
1.1 : Les équipes médicales : le major et ses aides	411
1. 1. 1. Le major : une intime connaissance du milieu marin	411
1. 1. 2. Infirmiers et auxiliaires médicaux à bord des navires	413

1. 2. L'hôpital des navires avant le dernier tiers du siècle : un espace exigü souvent, mal isolé toujours	414
1. 3 : Le poste de combat et les infirmeries annexes	416
1. 4. La médicalisation progressive et décisive de l'infirmerie (1880-1910 env.)	417
<u>2. Le transport des malades et des convalescents : une ordalie en temps de guerre</u>	418
<u>3. Les structures hospitalières et sanitaires portuaires : une trame utile d'établissements de première urgence et de soutien</u>	420
3. 1. Le système de santé toulonnais : le centre sanitaire de la Marine et son hinterland provençal et languedocien	421
3. 1.1. Les établissements hospitaliers et quarantenaïres toulonnais : recevoir les pathologies lourdes et prévenir les épidémies	421
3. 1. 2. Soutenir les forces en Méditerranée occidentale le long des côtes métropolitaines et nord-africaines	423
3. 2. Les points d'appui sanitaires en Méditerranée centrale comme au Levant : une trame rétablie et renforcée au premier XIX <sup>e</sup> siècle	424
3.2.1. Un travail de relèvement entrepris après 1825...	424
3.2.2. ... activement poursuivi entre l'expédition d'Alger et la crise d'Orient de 1853	427
3. 3. La guerre de Crimée entraîne la création d'échelons hospitaliers dans le-Bosphore et sur les côtes bulgares (1854-1856)	428
3. 4. Une trame serrée dans le bassin méditerranéen dans la seconde moitié du siècle	431
<u>4. Soigner les corps blessés et malades : une efficacité inégale, bien avant (et bien après) l'ère pasteurienne</u>	433
4. 1. A bord, une petite chirurgie efficace, mais une grande chirurgie « héroïque » désespérée	435
4.1.1 Éliminer les infections cutanées et sous-cutanées : de bons résultats bien avant Pasteur	436
4.1.2. Une chirurgie lourde toute de nécessité et de désespoir	437
4. 2. Face aux maladies du quotidien et de l'exceptionnel : aconit, sangsues et vieilles tisanes	439
4.4. Une stratégie hygiéniste de contre-mesures et d'esquives	441
<b>Conclusion de la troisième partie</b>	443
<b>Table des matières des seconde et troisième parties</b>	447



