

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^E SIÈCLE
UNE HISTOIRE NAVALE ET MÉDITERRANÉENNE DE LA FRANCE
DE LA FIN DE LA RESTAURATION AUX GUERRES BALKANIQUES
(1827 ENV.-1913 ENV.)

TOME 3

QUATRIÈME PARTIE

SAVOIR, PRÉVOIR ET AGIR DANS UN ESPACE MULTIPOLAIRE

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

Jury

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

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

Anne CAROL, Professeure des universités, Aix-Marseille Université

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

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

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

Luca LO BASSO, professeur à l'Université de Gênes

**LA MARINE ET LA MÉDITERRANÉE AU XIX^E SIÈCLE
UNE HISTOIRE NAVALE ET MÉDITERRANÉENNE DE LA FRANCE
DE LA FIN DE LA RESTAURATION AUX GUERRES BALKANIQUES
(1827 ENV.-1913 ENV.)**

TOME 3

QUATRIÈME PARTIE

SAVOIR, PRÉVOIR ET AGIR DANS UN ESPACE MULTIPOLAIRE

Introduction

Dans un espace maritime multipolaire, où la France dispose d'intérêts considérables et complexes, tous les régimes se succédant à la tête du pays entendent assurer leur sécurité et maintenir partout une influence privilégiée, voire disposer, localement, de la prépondérance. Placées aux postes avancés de la protection comme de l'avancement des intérêts français, les forces navales nationales sont au service d'une politique de grandeur, d'influence et d'ingérence. Quels que soient ses formes et ses degrés, cette politique repose sur une capacité effective — ainsi le déploiement rapide de l'escadre d'évolutions — et sur une certaine réputation militaire, dont le commandement, les personnels et les matériels sont les fondements. Associés, ces éléments donnent aux diplomates les moyens de prévenir une crise, de défendre les intérêts nationaux, de les rétablir et de les étendre. L'outil naval n'est pas toutefois un simple « gros bâton ». Pour accomplir au mieux leurs missions, les marins doivent connaître l'état d'esprit des notables et des populations portuaires, mais également savoir le crédit comme les moyens militaires des autorités locales. Disposer d'informations fiables et renouvelées sur les moyens défensifs et offensifs des puissances riveraines est non moins nécessaire, afin de savoir ce qu'il est possible de tenter. Cette connaissance profonde des puissances maritimes suppose l'accumulation de documents divers — mémoires, cartes des côtes, statistiques — , leur classement raisonné et leur analyse. En d'autres termes, un travail de renseignement pérenne, mené par des marins voués à cette mission ou appelés à y consacrer quelques années de leur vie professionnelle.

Au premier XIX^e siècle, le renseignement naval français se borne à suivre une poignée de marines de guerre considérées comme les plus avancées sur le plan nautique et militaire : la *Royal Navy*, bien sûr, mais également l'*US Navy* et, dans une mesure bien moindre, les forces des puissances secondaires de l'Europe de l'Ouest. Les deux crises de Syrie, qui rythment « la Question d'Orient » durant la décennie 1830, puis les tensions russo-turques de 1849 et de 1853 obligent de suivre l'évolution des flottes égyptienne et turque, mais également de jauger la puissance réelle de la flotte russe de la mer Noire. Cet intérêt pour les flottes turco-russes est ponctuel toutefois. Après avoir renoncé à un grand destin régional en 1841, l'Égypte abandonne définitivement au début des années 1860 toute ambition navale. Inemployée en 1853, l'hégémonie russe en mer Noire est durablement brisée durant la guerre de Crimée et par les clauses navales du traité de Paris. Après 1880, le relèvement de la flotte de Sébastopol puis l'alliance franco-russe exigent toutefois une connaissance renouvelée des ressources de la marine de Saint-André tant en mer Noire que dans les eaux du Levant. Il s'agit de jauger la force réelle d'un allié dont les forces peuvent, théoriquement, contribuer à la résistance de la France face à la Triplice, soutenue ou non par l'Angleterre. L'horizon du regard naval s'élargit parallèlement à des puissances maritimes qui étaient encore secondaires en 1860. La prise en compte des progrès italiens, dès la fin des années 1870, puis de ceux de l'Autriche-Hongrie au tout début du XX^e siècle, devient une nécessité. Alors que l'efficacité des raids et des bombardements menés sur les côtes italiennes passe pour une priorité

absolue, leur préparation suppose en effet la collecte régulière des renseignements les plus divers¹. Les marines de la Triplice apparaissent progressivement comme de sérieux *challengers*, dont les forces conjuguées mettent en danger les communications franco-algériennes comme la sécurité des ports métropolitains. Suivre, et de près, les progrès italiens, austro-hongrois et allemands impose une veille pérenne. Au risque d'une confrontation avec la Triplice, s'ajoute l'hypothèse d'une lutte contre le Royaume-Uni, seul ou allié à l'une ou l'autre des puissances méditerranéennes. Négligée depuis les dernières années du Second empire, cette éventualité rentre dans le champ du probable après 1885, devient fort menaçante entre 1895 et 1899 et conserve toute son acuité jusqu'à la réorganisation des forces navales métropolitaines insulaires face à la *Hochseeflotte*. La Marine doit enfin tenir compte de la maritimisation des États égéens et balkaniques dont témoignent l'émergence des marines roumaine et bulgare après 1880, l'essor du commerce maritime en mer Noire, la course aux armements navals gréco-turcs à la veille des guerres balkaniques. Outre les données factuelles ou d'exploitation immédiate — les achats de torpilleurs britanniques, les effectifs d'un navire turc, les noms des officiers supérieurs roumains —, les marins au Levant, les officiers missionnés, des rencontres amicales multiplient les esquisses comme les impressions que nuancent ou accentuent les guerres régionales — les deux guerres balkaniques (1912-1913) — ou lointaines.

Cette collecte de données techniques mais aussi budgétaires et politiques, est partiellement menée par des marins de l'État. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, les attachés navals en Europe continentale et méditerranéenne, les chefs des missions techniques en Grèce puis en Bulgarie, les experts du SR naval parisien, constitué sous la III^e République, mais également les stationnaires du Bosphore sont voués à ce travail de collecte et d'analyse. Tout au long du siècle, le recueil du renseignement naval n'est jamais toutefois le monopole de la rue Royale et de ses agents, trop peu nombreux pour mener seuls cette tâche. Comme par le passé, les marins travaillent avec leurs homologues militaires, généralement issus des armes savantes. Ils emploient également « d'utiles contacts » au sein des compagnies maritimes et des communautés expatriées ; ils bénéficient de l'assistance d'informateurs étrangers, travaillent enfin avec les agences consulaires dont une dizaine sont des vigies pérennes de la Marine². Rien ici de bien singulier. Avec des nuances, ce travail de collecte et d'analyse polyphonique ou inter-administratif est une pratique commune aux marines française et britannique qui se dotent tardivement de bureaux spécialisés.

Proposant un panorama inédit des diverses voies du renseignement naval, le chapitre I — « **Les objectifs, les choix et les hommes du renseignement** » — précise, à l'échelle régionale, ce que les historiens du renseignement ont montré de la coopération militaro-navale et diplomatico-navale³. Toute étude du renseignement naval en Méditerranée avant 1914 ne peut faire abstraction d'un socle de travaux dont les attachés navals et les chefs de missions ont été les principaux sujets

¹ On lira ici dans le fonds SHD-V-M, BB 8-2424/2 les différentes réponses apportées au point 7 du questionnaire de mars 1896, auquel répondent les membres du CSM le mois suivant.

² G. Arboit, *Des services secrets pour la France (...)*, *op. cit.* p. 35-36.

³ SALKIN-LAPARRA, p. 3-88 ; G. Arboit, *Des services secrets pour la France (...)*, *op. cit.*, p. 36 et 95 ; Sébastien Laurent, *Politiques de l'ombre. État, renseignement et surveillance en France*, Paris, Fayard, 2009, p. 169-176 ; 444-449 ; 452-453 et 668.

d'étude. Les mémoires universitaires consacrés aux attachés militaires et navals⁴, dont Olai Voionmaa a proposé une étude comparatiste⁵, comme les études retraçant l'histoire des missions militaires et navales dans les Balkans avant la Grande Guerre permettent de distinguer la norme de la procédure exceptionnelle et de repérer des agents d'une particulière efficacité. Pour autant, les attachés navals comme les chefs de mission ne forment qu'une fraction des praticiens du renseignement réguliers. Les hydrographes, les consuls des grands ports de guerre, les stationnaires du Bosphore sont également des *intelligencers* réguliers. Si nous disposons d'un solide socle de savoirs sur l'organisation du renseignement naval et son exploitation, bien des questions demeurent en suspens. Quelle est la part du renseignement ouvert dans la connaissance des marines de l'Italie, de l'Autriche et de la Russie ? Comment fonctionne le contre-espionnage à Toulon et quel est son niveau d'exigence comparé aux autres puissances méditerranéennes et européennes ? Comment, une fois la bonne entente de la guerre de Crimée disparue, obtenir des Italiens, des Britanniques et des Ottomans des données utiles, sinon sensibles ? Quelle est la place réelle du renseignement couvert, voire de l'espionnage, dans les places fortes britanniques de Malte et de Gibraltar, dans les zones des Détroits, à La Spezia comme à Pola ? À l'heure de l'alliance franco-russe, la coopération navale entre les deux pays est-elle un vrai jeu de dupes comme le pensent, très amers, un certain nombre d'attachés et d'officiers en mission ? Quelle est enfin la place des informateurs irréguliers ou ponctuels, tant nationaux qu'étrangers dans le travail de leurs correspondants réguliers que sont les AN, les AM et les consuls voués à la collecte du renseignement.

Le second chapitre — « **Les principales marines de guerre étrangères sous le regard des observateurs navals : entre préjugés et clairvoyance** » — s'attachera à reconstituer les perceptions navales françaises des marines étrangères en tenant compte et des échelles et des évolutions matérielles au fil des décennies. La reconstitution des imaginaires navals — au sens le plus large de cette formule — n'est pas aisée sur une longue période. Importantes dans un âge d'innovations de plus en plus rapides et coûteuses, les informations matérielles et réglementaires participent à la construction d'une image des autres marines, mais que les événements politiques comme les habitudes corporatistes contribuent également à façonner. Les préjugés nationaux, mais également les sympathies ou les antipathies politiques participent enfin à la construction des ethnotypes militaro-navals⁶. Quand le haut commandement français des années 1880 parle de la

⁴ On se reportera aux études suivantes : J. Becker, *L'évolution du poste d'attaché naval français à Berlin (1895-1939)*, *op. cit.* ; V. Paroutian, *Le poste d'attaché naval français à Washington*, *op. cit.* ; Renaud Darbousset, *Les attachés navals français à Rome face à la marine royale italienne entre 1886 et 1915 : Renaissance, maturité et action*, mémoire de maîtrise en Histoire militaire contemporaine, Hubert Heyriès (dir.), Université Paul-Valéry, Montpellier III, 2001-2002 ; Thibault Richard, *La Marine française au cœur de l'Entente cordiale. Le poste d'attaché naval à Londres de 1904 à 1914*, maîtrise d'Histoire des Relations Internationales, Robert Frank (dir.), Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, Septembre 2005 ; S. Davy, *Le poste d'attaché naval français au Japon (1899-1922): observatoire stratégique en Extrême-Orient*, Hervé Coutau-Bégarie (dir.) , DEA, Ecole Pratique des Hautes Études, Sciences historiques et philologiques, Octobre 2005.

⁵ O. Voionmaa, *La politique navale (...)*, *op. cit.*, p. 70-130.

⁶ Sur cette question, on se reportera aux travaux suivants : J. Martinant de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux (...)*, *op. cit.* ; P. Louvier, « De l'admiration haineuse à l'entente ambiguë : les officiers de marine français et la Royal Navy dans l'espace méditerranéen (1815-1870) », dans J. Ulbert (sous la dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, *op. cit.*, p. 105-122.

Regia Marina, tout un bagage de souvenirs hostiles et dédaigneux — le ralliement de la marine napolitaine au Piémont en 1860 puis en 1866 la défaite de Lissa — s’interpose entre les faits et les conclusions stratégiques. La première difficulté consiste donc à jauger la part des éléments divers, explicites ou non, qui fabriquent et renouvellent les propos dominants et minoritaires sur une puissance navale. La seconde difficulté tient au choix des sources à considérer. S’en tenir aux rapports dédiés au renseignement, émanant soit des agents en mission et des attachés, soit des chefs de division, limite, et de beaucoup, la masse réelle des informations reçues par la rue Royale. S’en tenir aux rapports des attachés navals pose également des embarras méthodologiques spécifiques. L’excellence comme la finesse de leurs analyses — particulièrement pour l’Italie — en font des sources précieuses, mais exceptionnelles. En outre, les postes des attachés navals en Italie comme en Russie sont ouverts en 1886. Avant leur fondation, les informations directement acquises sur ces deux puissances sont donc ponctuelles. Pas plus que trois mulets sur une piste montagnarde ne font une route commerciale, la poignée de rapports écrits sur la marine de Nicolas I^{er} (1825-1855) et d’Alexandre II (1855-1881) ne compose la « vision navale » française de la flotte russe de la mer Noire avant l’alliance franco-russe. On peut certes employer une telle formule pour résumer les traits dominants des rapports ou des lettres composées sur plusieurs décennies, mais elle n’est pas exacte. Tout au plus, s’agit-il d’aperçus individuels et dont l’écho institutionnel est faible. On pourrait en dire autant des perceptions françaises de la marine des Habsbourg. Avant l’ouverture du poste d’attaché naval non-résident en 1909, la marine austro-hongroise n’est connue que d’une poignée d’observateurs missionnés à Fiume et de quelques officiers ayant eu l’occasion de s’entretenir, lors d’une croisière, avec leurs homologues. Opportunités rares, d’autant plus que la Marine Impériale et Royale n’encourage pas les bavardages et ne participe guère aux missions de police internationales. Ce sont donc les notices de la presse et des ouvrages spécialisés qui permettent de se faire « une certaine idée » de la marine de François-Joseph. Le même constat s’impose pour les marines secondaires de la mer Noire et de l’Égée. Avant la première guerre balkanique, la connaissance intime des flottes grecque, bulgare et roumaine est le monopole des stationnaires de Constantinople comme des petites équipes détachées en mission d’instruction dans les Balkans, soit une poignée d’hommes. Rien de bien singulier, ni de bien neuf. Quel officier de marine ignore aujourd’hui les grands traits des marines étatsunienne, russe et chinoise ? En revanche, les officiers qui suivent de près les mutations hauturières et sous-marines des puissances secondaires de l’Afrique de l’Ouest et de l’Asie du Sud-Est sont une poignée.

Sans perdre de vue le souci méthodologique que pose toute collecte très élargie, nous avons pris en compte les récits de voyage des marins de l’État et des ingénieurs maritimes, leurs lettres privées, et tout ce que les stationnaires et les croiseurs rapportent des forces navales étrangères entraperçues lors d’une croisière et d’une escale. Au détour d’une lettre, la description admirative de la manoeuvre nocturne d’un croiseur britannique ou l’appréciation critique de la tenue d’un équipage russe à terre permettent de sentir ici la part du poncif, mais là une appréciation personnelle. Quelques revues influentes et bien informées, la *Revue des Deux Mondes* et la *Revue Maritime et Coloniale*, ont été également consultées dans la mesure où leurs articles ont été soit rédigés par des marins, soit inspirés par leurs travaux ou destinés à leur lecture. Nous n’avons pas

voulu écarter les romans de guerre-fiction qui, plus ou moins bien informés, poussent à l'extrême les utopies doctrinales et technicistes⁷. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une « marinière sans couture », cette enveloppe élargie des propos navals sur les marines de guerre étrangères en Méditerranée, est assez serrée des années 1840 jusqu'à la fin de la Belle Époque pour avoir une certaine idée de la manière dont les chefs d'escadre et leurs subordonnés immédiats, les préfets maritimes, les décideurs de la rue Royale, ont jaugé les marines méditerranéennes

Le troisième et dernier chapitre de cette quatrième et dernière partie — « **La marine et la politique de la France en Méditerranée** » — est consacré à la part que la Marine tient dans la diplomatie de la France en Méditerranée. Subordonnés étroitement au Quai d'Orsay, mais disposant, selon les circonstances, d'une certaine marge d'action et d'initiative, les marins sont des acteurs conscients, et parfois critiques, d'une politique d'influence et d'une diplomatie de puissance. À la première, ils apportent le spectacle de la force maritime, tel que le véhiculent, à divers degrés, un navire, une division, enfin une armée navale⁸. Régulée néanmoins par le cérémonial et les usages protocolaires, toute exhibition de la puissance navale, même empreinte de fermeté, se trouve en outre adoucie par des entretiens avec les autorités civiles et militaires, des dîners officiels et divers gestes de courtoisie, mais dont l'absence est, en revanche, un signal de désaccord ou l'annonce d'un froissement. Si les travaux consacrés aux visites officielles présidentielles comme aux visites d'escadre russes, italiennes et britanniques à Toulon ont permis de bien saisir leur portée politique, à court et à moyen terme, la diplomatie navale d'influence ne se limite pas à ces festivités minutieusement organisées⁹. Doivent être aussi considérées les formes les plus ordinaires et les plus fréquentes de la politique navale : les saluts, dont les règlements nationaux et les usages internationaux sont l'objet de multiples chicaneries diplomatiques, la réception du corps consulaire et des notables sur le navire, l'organisation de fêtes nationales, l'invitation des autorités locales aux exercices de canonage et de branle-bas de combat enfin¹⁰.

La part de la Marine dans la diplomatie de puissance, à laquelle Charles-Albert Jazequel et Loys Lamarre¹¹, Michèle Battesti et Jean Avenel ont consacré de remarquables études¹², est ordinairement confondue avec une diplomatie coercitive, dont les enjeux humanitaires prennent au XIX^e siècle une place prépondérante, mais rarement exclusive. Rien de bien étonnant dans cette association. Le recours possible à la force s'inscrit en effet dans une diplomatie progressiste, dont les deux objets principaux sont, entre 1830 et 1875, de promouvoir des régimes réformateurs tout en

⁷ E. Ferranté, « La pensée navale (...) », art. cité.

⁸ H. Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs (...)*, op. cit., p. 30-36.

⁹ À titre d'exemple : Évelyne Maushart, « Des escadres étrangères à Toulon. Prélude à la Triple Entente », *Revue de la Société des Amis du Vieux Toulon et de sa région*, n° 137, 2016, p. 67-78.

¹⁰ Patrick Louvier, « La question des saluts et des honneurs maritimes au XIX^e siècle : enjeux, incidents et règlements », *Etudes Polémologiques*, n° 54, 2015, p. 13-31.

¹¹ Cf. C.-A. Jazequel, *Une intervention française en Argentine (...)*, op. cit. ; idem, *La Royale en Amérique Latine au XIX^e siècle (...)*, op. cit. ; L. Lamarre, *L'action diplomatique et militaire de la France dans la Plata entre 1837 et 1841, (...)*, op. cit..

¹² M. Battesti, *La Marine au XIX^e siècle (...)*, op. cit. ; eadem, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second empire », art. cité p. 52-65 ; J. Avenel, *L'Affaire du Rio de la Plata (1838-1852)*, op. cit..

sécurisant l'Algérie¹³. La défaite de 1870 puis l'isolement croissant de la France dans l'Europe bismarckienne orientent dans un sens plus pragmatique et colonial cette diplomatie interventionniste en Méditerranée occidentale. Si la France n'ose pas s'engager en 1882 dans le règlement de l'affaire d'Égypte, alors qu'elle en a les moyens navals et militaires, la mainmise sur la Tunisie a mobilisé, l'année précédente, l'escadre de la Méditerranée comme la station du Levant. Une génération plus tard, la Marine est également engagée dans le contrôle puis la conquête du Maroc atlantique. Au Levant, l'interventionnisme pro-réformateur des décennies 1840-1860 ne disparaît pas totalement, mais se heurte aux nécessités de l'alliance franco-russe, particulièrement dans les affaires arméniennes, comme aux intérêts complexes accumulés en Turquie¹⁴. Tout en maintenant les positions passées dans l'empire ottoman, il s'agit aussi de nouer et d'entretenir des relations étroites avec les nations balkaniques émergentes, la Roumanie, la Grèce et la Bulgarie, d'anticiper enfin la meilleure action possible contre la Triplice, tandis qu'une lutte décisive contre le Royaume-Uni perd progressivement de son sens après 1905.

D'une grande diversité, les formes de la diplomatie navale de la puissance couvrent tout le spectre possible de l'action navale depuis les procédures les plus offensives — blocus, bombardements et débarquements — jusqu'aux interventions les plus discrètes : une croisière soudainement renforcée, le maintien inattendu d'un stationnaire ou l'envoi d'une mission technique. L'intensité de ces diverses entreprises est ordinairement faible, ce qui traduit une commune prudence des marins et des diplomates, attentifs aux risques de dérapage et d'escalade dans un espace où les grandes puissances disposent d'agents et de moyens d'action et de rétorsion, militaires, économiques et financiers. Aucun autre théâtre par conséquent ne se prête mieux à l'action concertée dont le règlement de crise crétoise de 1897 est l'illustration la plus connue.

¹³ 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, *La Fabrique de la Paix, Acteurs, processus, mémoires*, Presses Universitaires de Laval, 2015, p. 177-186.

¹⁴ *Idem*, « Projection d'influence : l'action humanitaire de la marine française en Méditerranée au XIX^e siècle », *Stratégique*, n° 114, 2017, p. 45-66.

I. Les objectifs, les chemins et les hommes du renseignement

Ni les objectifs ni les pratiques du renseignement militaire ou naval occidental ne connaissent de modifications notables entre la seconde moitié du XVIII^e siècle et la première moitié du siècle suivant. La recherche de l'information porte sur l'état matériel des forces navales étrangères, principalement les navires et les arsenaux. La Méditerranée est une zone d'une certaine importance dans l'acquisition de ces renseignements. En premier lieu, il s'agit du seul théâtre maritime où toutes les puissances européennes maintiennent soit des forces pérennes soit des stationnaires ou des divisions volantes. Disposant d'une escadre permanente, le *Malta Squadron*, que peut renforcer une division métropolitaine, le Royaume-Uni déploie en Méditerranée orientale comme dans la zone du détroit de Gibraltar des stationnaires et des divisions volantes. Tandis que l'Autriche puis, après le Compromis de 1867, l'Autriche-Hongrie, la Grèce, l'empire ottoman et l'Italie concentrent dans les eaux méditerranéennes la quasi-totalité de leurs unités, la Prusse, la Hollande, les puissances scandinaves et les États-Unis entretiennent des stationnaires ou projettent régulièrement des divisions. Seules, les marines roumaine et bulgare, qui ne dépassent pas le stade de la flottille côtière, ne sortent jamais de la mer Noire. Comme par le passé, la présence russe à l'ouest des Détroits est ponctuelle. Entre 1830 et la fin de la guerre de Crimée, les navires russes sont absents des eaux méditerranéennes. Seuls les rares officiers autorisés à passer en Mer Noire pour visiter les bases navales russes d'Ukraine et de Crimée sont en mesure de voir de leurs yeux des navires et des équipages. Ce savoir direct se fait plus commun après 1860, quand la Russie parvient de nouveau à maintenir une division en Méditerranée occidentale, avant de concentrer, à la fin du siècle, quelques stationnaires dans les eaux du Levant. Que ramènent les marins français de ces rencontres et de leurs escales ?

1. L'organisation du renseignement naval à Paris comme en Méditerranée

Au premier XIX^e siècle, la Marine ne compte pas, à proprement parler, de service de renseignement ni d'agents spécialisés. Sous le Premier empire, le Dépôt des cartes et plans du Ministère, la 2^e division, chargée des interrogatoires, et la 5^e, qui correspond avec les consuls, assument la collecte et l'analyse des données maritimes et navales¹⁵. Les réformes de l'administration navale tout au long du XIX^e siècle ne facilitent pas l'éclosion d'un service dédié au renseignement. Ni le conseil d'Amirauté, un aréopage d'officiers généraux et supérieurs, ni le conseil des Travaux ne donnent de relief à cette mission. Dans une certaine mesure, la réforme de 1860, qui dessine l'ébauche d'un état-major, pouvait y permettre le développement d'un bureau spécialisé, d'autant plus que le premier CEM du ministre, Clément de La Roncière Le Noury, avait acquis en la matière une large expérience au Levant comme en mer Noire. Le travail de planification et d'analyse se perd toutefois assez vite¹⁶. Comme par le passé, l'administration

¹⁵ S. Laurent, *Politiques de l'ombre*. (...), *op. cit.*, p.169-173.

¹⁶ J. -P. Zanco, *Le ministère de la Marine* (...), *op. cit.*, p. 100-101.

parisienne étoffée et renouvelle ses dossiers de renseignements en sollicitant ses personnels : les chefs de station, les officiers « à la mer », les hydrographes, enfin les ingénieurs du génie maritime en mission¹⁷. Cette collecte peut être opportuniste et ponctuelle, ou collégiale et coordonnée. Si l'on peut désigner les officiers à la mer et les stationnaires comme des praticiens ordinaires du renseignement, le travail systématique de collecte, tel que le mène, au milieu du siècle, la station de Granville dans les parages des îles anglo-normandes, reste occasionnel¹⁸. Dans ces conditions, l'appel aux administrations chargées de la politique étrangère est une nécessité bien comprise et fort ancienne.

Outre les agents consulaires, rattachés en 1793 aux Relations extérieures (*i.e.* les Affaires étrangères)¹⁹, les experts de la Guerre sont des auxiliaires précieux de la Marine. Les officiers des armes savantes, qui sont avec les hydrographes les meilleurs praticiens de la guerre en eaux brunes, participent ainsi régulièrement à la collecte des données qui intéressent l'État-Major de la Marine²⁰. La part des uns et des autres dans l'acquisition des informations et leur mise à jour dépend des lieux et des circonstances. Pour connaître la situation en Mer Noire, d'où les consuls français et britanniques ont été expulsés au début de la guerre de Crimée, le ministre de la Marine et des Colonies, Théodore Ducos, s'appuie sur les rapports des chefs des forces déployées en Mer Noire, les amiraux Hamelin et Bruat, et lit les informations glanées par le chef de la station du Levant. Le ministre reçoit enfin les rapports informels que lui communique le CV Joseph-Eugène de Poucques d'Herbington (1807-1900), qui avait servi au sein de son état-major en 1852²¹. Ni ces contacts ni ces pratiques ne sont originaux. De l'autre côté de la Manche, bien avant la création du *Naval Intelligence Department* (NID), l'Amirauté mobilise ses services spécialisés, tel l'*Hydrographic Department*, fait appel au *Board of Trade*, chargé de suivre les intérêts commerciaux outre-mer, et s'appuie largement sur les données collectées par le service consulaire. Les contacts avec l'*Indian Navy*, le *Colonial Office* et l'*India Office* complètent la toile de l'Amirauté, la mobilisation *urbi et orbi* des services de l'État et de l'Empire demeurant la règle avant la formation du NID. L'index des rapports rassemblés entre 1877 et 1883 par le *Foreign Intelligence Committee* (futur *Naval Intelligence Department*) pour la rédaction d'un rapport sur les ports de guerre italiens signale huit documents transmis par les attachés militaires et navals, deux rapports communiqués par le *War Office*, trois documents émanant en outre de l'État-major du *Malta Squadron*. Une note est également fournie par la direction de la construction navale, tandis que cinq rapports provenant des agences consulaires ont été communiqués à l'Amirauté²². La même année, la synthèse sur les

¹⁷ *Ibidem*, p. 175.

¹⁸ SHD-V-M, BB 4-1034, LV Arpin, « Étude sur les îles anglaises de la Manche et les îles Chaussey », 4 avril 1852 ; *ibidem*, du même, « État actuel de l'île de Jersey et considération sur les îles normandes en général par rapport à l'arsenal de Cherbourg », s. d. probablement 1853 ; *ibidem*, Commandant l'*Antilope*, « Sur l'état des travaux dans les îles anglaises de la Manche », 18 octobre 1857 ; <http://memorial-aen.fr/detail.php?&id=410>.

¹⁹ A. Sheldon-Duplaix, « Le renseignement naval (...) », art. cité, p. 48.

²⁰ *Ibidem*, p. 51.

²¹ AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP-46/2, Fonds Ducos, Correspondance du commandant du *Vauban* (1854-1855) ; G. Arboit, « *Des Services secrets (...)* », *op. cit.*, p.49 ; http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_depoucques_joseph.htm.

²² NA Kew, ADM 231-1, *Foreign Intelligence Committee*, « Italy. Naval Dockyard Ports », Mars 1883.

défenses littorales du Midi de la France, s'appuie sur cinq rapports de l'attaché naval à Paris, deux documents militaires et deux articles de la *Revue Maritime*. Un seul rapport consulaire et deux pièces communiquées par le commandant en chef de l'escadre de Malte s'ajoutent à cet ensemble documentaire assez modeste, complété par la traduction d'un récent article sur les fortifications de Toulon traduit de la *Rivista Marittima*²³. Si la part des divers contributeurs varie selon les pays et les années, ces coups de sonde dans les archives britanniques disent bien les procédures collégiales et complexes du savoir naval occidental.

Au second XIX^e siècle, le travail de renseignement mené par les marines occidentales est affecté par l'augmentation considérable des informations ouvertes, et par la médiatisation croissante des affaires militaires et navales dans la vie politique des États. L'abondance des données « ouvertes » comme leur véracité posent de continuels soucis aux autorités ministérielles. Les analystes comme les décideurs de la rue Royale doivent également suivre les querelles partisans et doctrinales étrangères, le succès de nouvelles commandes dépendant du jeu parlementaire. Cette transformation quantitative et qualitative des informations mène à la professionnalisation du renseignement naval. Débutant sous le Second empire avec la création du premier poste d'attaché à Londres, cette entreprise est effective à la fin du siècle, quand un premier réseau d'attachés couvre — imparfaitement — l'Europe²⁴. Les mécanismes, les dynamiques comme les limites de cette professionnalisation, que l'on note dans les autres Armes et les grands services régaliens, sont bien connus. La nécessité de suivre au plus près les progrès des marines étrangères, surtout nouvelles, impose un travail de collecte et surtout d'analyse ininterrompu. Pour suivre les avancées étrangères, se prémunir d'une attaque brusquée et anticiper toute guerre soudaine, la Marine suit l'exemple et les pratiques des autres services de renseignement nationaux et étrangers.

Mentionné pour la première fois en 1882, cinq années avant la création de son homologue britannique, le *Naval Intelligence Department*, le service de renseignement naval français (par la suite SR-Paris ou SR-Marine), est significativement dénommé le « 2^e bureau de statistique maritime et d'étude des marines étrangères »²⁵. Placé sous le commandement du chef d'état major, ce département est maintenu, les années suivantes, sous diverses désignations. On parle initialement du 1^{er} service spécial de l'État-Major, puis de la 2^e section, de la 1^{re} section enfin en 1889, ce qui est confirmé en 1902, avant que la section ne redevienne le 2^e bureau en 1920²⁶. Cette structure légère, qui attire des officiers d'élite, est chargée de synthétiser les rapports, de produire la documentation utile que sont les silhouettes comme les photographies des navires. À la section revient la description des ports de guerre²⁷. Suivant les pratiques de leurs homologues de la Guerre, les

²³ *Ibidem, idem*, « France South Coast Defences (1883) », Juin 1883.

²⁴ Alexandre Sheldon-Duplaix, « Un marin du Second empire au service du renseignement : le capitaine de vaisseau Pigeard et les programmes navals anglais et américains (1856-1869) », *Revue historique des armées*, 247, 2007, p. 13-30. L'article, sans les illustrations, est consultable en ligne : <http://journals.openedition.org/rha/2073>

²⁵ Sur la genèse de ce SR cf. T. Ropp, *The Development (...)*, op. cit., p. 126-127.

²⁶ SHD-V-M, BB 7-155, EMG 3^{ème} section, Rapport au Président de la République s. d. (1907-1909) ; A. Sheldon-Duplaix, « Le renseignement naval français (...) », art. cité, p. 50 et 55.

²⁷ A. Sheldon-Duplaix, « Le renseignement naval français (...) », art. cité, p. 51-52.

officiers du SR-Paris se rendent en mission à l'étranger sous les habits commodes et quelque peu éculés du touriste ou du voyageur. Futur attaché naval à Rome, le commandant Jouselin est envoyé en Italie où sa connaissance et de la langue et des armes sous-marines rend sa présence fort opportune. Parallèlement, la création des postes d'attachés navals et militaires en Europe — Rome, Berlin et Saint-Pétersbourg — s'appuie sur la sélection d'officiers subalternes et supérieurs talentueux, souvent bien nés et parfois polyglottes. L'ambassade de Londres, qui avait reçu un poste d'attaché naval sous le Second empire, accueille, en 1886, un deuxième officier. Si la partie la plus spectaculaire — voire la plus efficace — du renseignement naval repose sur ces attachés, la Marine ne dispose pas, en 1914, de SR homogène en Méditerranée. Non seulement les officiers détachés demeurent peu de temps dans leurs fonctions²⁸, mais les postes en Méditerranée ne sont pas encore assez nombreux pour satisfaire à tous les besoins. Le premier poste résident d'attaché naval est celui de Rome, fondé en 1886, auquel est confié, en 1909, le poste madrilène, sans résidence ni doublure²⁹. Placée, la même année, entre les mains de l'attaché naval en Allemagne, la surveillance de l'Autriche-Hongrie ne peut être également qu'irrégulière. Le même handicap de la distance affecte le travail du marin en poste en Russie. Comme ce dernier, résidant à Saint-Pétersbourg depuis la fondation du poste 1886, concentre son attention sur les forces navales dans la Baltique, ses déplacements en mer Noire sont ordinairement annuels ou semestriels. Projetée à la fin du siècle, la constitution d'un réseau « d'agents intelligents et sûrs », placés sous la direction de l'EMG, demeure à l'état de projet et ne fait pas même consensus³⁰. Interrogés sur les progrès à venir dans le domaine du renseignement, plusieurs amiraux proposent de s'appuyer, comme par le passé, sur la Guerre ou le Quai d'Orsay³¹. Pourquoi, en effet, modifier un partenariat éprouvé ? Depuis l'époque moderne, la Marine emploie en effet plusieurs canaux d'information ministériels et interministériels dont les principaux sont les officiers « à la mer », les agents consulaires, enfin les officiers de l'armée en mission³². L'enquête sur la marine italienne que l'EMG demande, au premier semestre 1890, au commandant en chef de l'escadre de conduire, illustre assez bien ce recours banal aux hommes sur place. Lors de la venue des navires italiens à Toulon au printemps 1890, les visites de courtoisie que les officiers des cuirassés rendent à leurs pairs permettent aux marins de l'escadre de rassembler des informations convergentes sur les fleurons de la marine péninsulaire. De toute évidence, des instructions portant sur l'artillerie moyenne à tir rapide, les signaux et les torpilles ont guidé les Français³³. Sans avoir le degré de précision des mémoires fournis par l'AN à Rome, cette collecte présente l'avantage de montrer l'avis des officiers éprouvés. Le maintien de cette

²⁸ SHD-V-M, BB 7-23, Commandant Hautefeuille au ministre de la Marine, VA Besnard, 19 février 1897.

²⁹ A. Beauvais, *Attachés militaires (...)*, *op. cit.*, p. 26-36.

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

³¹ *Ibidem*, Réponse du CA Touchard à la lettre ministérielle du 18 mars 1896, Avril 1896.

³² Laurent Bussière, « Le renseignement français sous le règne de Louis XIV. Le cas des consuls de France à Gênes, 1668-1689 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 47, 2002, p. 40-52 ; E. Olivier-Jégat, *Océans et marine (...)*, *op. cit.*, p. 250-251, 259.

³³ SHD-V-M, BB 7-12/13, VA Bergasse du Petit-Thouars au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Essai de renseignements sur l'escadre italienne. Observations sur l'armement de nos bâtiments », 6 mai 1890. Confidentielle.

polyphonie collégiale, dont les analystes ou compilateurs parisiens sont les maîtres de chœur, n'est nullement une spécificité française. L'index des rapports rassemblés sur les ports de guerre italiens par l'Amirauté britannique entre 1877 et 1883 signale huit documents transmis par les attachés navals et militaires, deux rapports communiqués par l'aide de camp du gouverneur de Malte, un mémoire enfin fourni par un des meilleurs *intelligencers* du *War Office*, Ardagh. Durant la même période, trois documents ont été fournis par le commandant en chef de l'escadre, cinq par les agents consulaires ; une pièce étant communiquée par le Directeur des Constructions navales³⁴.

2. La Méditerranée : un théâtre périphérique, mais utile pour la collecte des données techniques

Au premier XIX^e siècle, le renseignement « technique » ou matériel que recherche la Marine porte sur les branches métallurgiques et mécaniques où les Anglo-Saxons ont enregistré les plus grands progrès. Mieux connaître les divers emplois des métaux dans la construction des navires, maîtriser les divers types de chaudières et de machines à vapeur à terre comme à la mer, suivre de près les systèmes propulsifs sont et demeurent des objectifs prioritaires des décennies 1820-1840. Les capacités des bouches à feu britanniques préoccupent moins, en revanche, les experts de l'artillerie navale qui jouit d'une tradition d'excellence technique dont les canons obusiers « à la Paixhans » sont la meilleure illustration. Cette confiance dans l'artillerie de marine française est quelque peu refroidie durant la guerre de Crimée. La puissance des canons de 68 *pounder* déployés à terre par la *Naval Brigade* devant Sébastopol, la généralisation du blindage comme la mise en service des premières pièces rayées Armstrong imposent en effet de suivre de près les réalisations britanniques. Durant toute la décennie 1860, le Royaume-Uni et, dans une mesure moindre, les États-Unis demeurent des modèles d'inspiration. Analysant les leçons de la guerre de Sécession et les premiers navires à tourelle britanniques, les experts, tels le commandant Pigeard, le premier attaché naval à Londres, déterminent le meilleur cuirassé possible pour la Marine³⁵. Parallèlement, l'étude des fortifications portuaires comme des armes sous-marines, alors en plein développement, bénéficie d'un contexte politique favorable. Les raids côtiers en mer Noire durant la guerre russo-turque (1877-1878), les bombardements de Sfax (14-16 Juillet 1881) et d'Alexandrie (11 juillet 1882) comme la mise en service des poudres Brisants montrent, en effet, que la guerre des côtes demeure une option décisive pour les grandes puissances navales, dont la France. Un temps compromise par l'échec face aux côtes allemandes en 1870, la doctrine du raid et de la frappe stratégique est ranimée par l'amiral Aube et ses épigones. Dans ces conditions, il convient de tenir compte des défenses nouvelles des bases italiennes. Il s'avère utile aussi de jauger les ouvrages barrant les Dardanelles afin de deviner les chances d'un raid britannique soit contre Constantinople,

³⁴ NA Kew, WO 33-29, « *Reports and Memoranda relative to the Defence of Constantinople* », War Office, 1877 ; Henry Brackenbury, *Some Memories of my spare time*, William Blackwood & Sons, Londres, 1909, p. 242-258.

³⁵ Marshall J. Bastable, *Arms and the State. Sir William Armstrong and the Remaking of British naval Power, 1854-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004, p. 58-60 ; A. Sheldon-Duplaix, « Un marin du Second empire (...) », art. cité, p. 13-30.

une hypothèse envisagée sérieusement en 1895, soit contre les ports russes de la mer Noire³⁶. À la fin du siècle, les techniques de pointe – la propulsion sous-marine, les torpilles automobiles dites agressives, les communications TSF, l'emploi des huiles minérales pour la chauffe – prennent naturellement une importance croissante dans les rapports. L'étude des effets balistiques et sanitaires des duels d'artillerie participe enfin à la définition des unités nouvelles que sont les *dreadnoughts*, les *super-dreadnoughts* et les croiseurs cuirassés rapides.

Dans cette recherche du renseignement technique, la Méditerranée ne tient pas la première place au premier comme second XIX^e siècle. Cette situation secondaire est à nuancer toutefois selon le type d'armements et tend à s'atténuer après 1870 sous l'effet et de l'industrialisation des États européens de l'aire méditerranéenne et du navalisme.

2. 1. Avant 1865, l'innovation nautique et balistique se joue à l'ouest du détroit de Gibraltar

Sous la Restauration, les forces navales britanniques et, dans une mesure moindre, nord-américaines sont les modèles d'une marine française désireuse de combler les retards techniques et tactiques accumulés depuis la fin du siècle précédent. Cette politique se poursuit sans faiblir jusqu'au milieu du siècle³⁷. Le gros du renseignement est donc acquis outre-Manche où sont envoyés en mission les meilleurs marins et l'élite des ingénieurs du corps du génie maritime. Sans surprise, l'ambassade française à Londres reçoit le premier poste d'attaché naval en 1860³⁸. En dépit de certaines réticences, l'ouverture généreuse des chantiers privés et des arsenaux insulaires fait connaître *de visu* les branches liées à la propulsion vapeur comme à la construction métallique³⁹. Ces seules visites ne permettent pas de combler l'écart entre les deux marines. Reposant sur une solide prépondérance énergétique, maritime et manufacturière, dont l'apogée se situe entre 1820 et 1860, et forte de moyens financiers très supérieurs à ce que reçoit la Royale, la *Royal Navy* nécessite une vigilance française particulière. En témoignent le doublement du poste de l'attaché naval en 1886 comme la sélection d'officiers aux rares talents pour tenir ce poste⁴⁰. Les programmes de fortification engagés outre-Manche après 1840 imposent également, sous le Second empire, de suivre avec attention la défense côtière insulaire dont l'organisation inspire les experts

³⁶ SHD-V-M, BB7-42, État-Major général (1^{re} section), « Défense des côtes. Pays du Levant Europe et Détroits », Août 1893, p. 17-18.

³⁷ Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 204 ; P. Decencièrre, « La mission d'un ingénieur français aux États-Unis, en 1819-1820 », *Neptunia*, 296, Décembre 2019, p. 14-24.

³⁸ M. Dupuy de Lôme, *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer (...)*, *op. cit.*, p. 110-112 ; Margaret Bradley, « Dupin et la Grande Bretagne : la première visite », *Bulletin de la SABIX* [En ligne], 42 | 2008, mis en ligne le 06 août 2009, consulté le 14 octobre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/129> ; Brisou, II., p. 485-486 ; 582-587.

³⁹ Jacques Gay, « La difficile adaptation de la vapeur dans la marine de guerre », *Neptunia*, n° 190, juin 1993, p. 1-2 ; BRISOU, II, p. 266-293.

⁴⁰ À titre d'exemple : Art. « Heurtel (Yves-Émile-Ferdinand) (1848-1922) », SALKIN-LAPARRA, p. 249-254.

nationaux⁴¹. Durant ces décennies 1820-1850, l'intérêt que représentent l'aire méditerranéenne et ses périphéries pour l'acquisition du renseignement technique demeure secondaire en revanche, ce dont témoignent plusieurs indices archivistiques comme la rareté des sources écrites.

Avant la guerre de Crimée, les rapports sur les premières marines régionales — piémontaise, russe et turque — sont peu nombreux. Déposés dans le fonds BB 7, deux travaux d'une certaine ampleur envisageant respectivement la flotte russe de la mer Noire et la marine ottomane sont rédigés à la fin de la monarchie de Juillet. Après la guerre de Crimée, le premier travail de synthèse sur les marines régionales est fourni par l'ingénieur maritime Paul Dislère. Entre le 19 août et le 8 octobre 1874, ce dernier réunit assez de données pour composer un mémoire de plus de 500 pages où sont esquissés les traits des forces austro-hongroises, italiennes, turques et russes. Même en tenant compte des missions hydrographiques dans la mer Noire, les Détroits et les eaux sardes, tout ce travail de collecte reste, avant la décennie 1870, à des encablures derrière ce que les experts ramènent de Grande-Bretagne. Comment s'en étonner ? Avant la seconde moitié du XIX^e siècle, il n'y a pas de foyer d'innovation sur les côtes méditerranéennes à l'exception notable du littoral provençal et d'une poignée de ports mixtes étrangers où se sont établis des ingénieurs et des ouvriers britanniques. La plupart des ports de guerre étrangers en Méditerranée comme en mer Noire ne sont pas des arsenaux au sens strict, mais des bases de soutien capables, pour les meilleures — La Valette, Venise, Constantinople —, de mener des tâches d'assemblage et de réparation⁴². Si le Risorgimento dote la Maison de Savoie des infrastructures napolitaines (Castellammare), la modestie des équipements industriels dans leurs bases navales contraint la *Regia Marina* d'acheter à l'étranger toutes ses unités cuirassées avant 1873 ou de s'appuyer sur les chantiers privés génois⁴³. Engagée dans la difficile réorganisation de ses forces après la défaite de Lissa, l'Italie demeure encore dépendante des savoir-faire britanniques et français durant une longue décennie. Le jugement des marins de ces deux nations est, sans surprise, assez condescendant. Non seulement l'arsenal de San Vito est la copie des usines de Birmingham, écrit en 1871 l'amiral Yelverton, mais le projet de môle portuaire doit tout à celui de Plymouth. Fleuron de la flotte italienne, le *Venezia*⁴⁴ ne semble être qu'une version du HMS *Hercules*, mais dont le blindage ne tiendrait pas sous les feux des cuirassés anglais les plus récents⁴⁵. À la fin de la décennie, les défauts du blindage du célèbre *Duilio* sont connus en France, comme le sont les débats opposant les tenants des grandes unités aux avocats d'une flotte de second rang⁴⁶. La dépendance manufacturière comme

⁴¹ SHD-V-T, GR 1 M 1430, Chemise 1, « Correspondance entre la Guerre et les Affaires étrangères, 29 novembre 1849-21 novembre 1853 » et chemise 8, « Reconnaissance des îles anglaises en observation sur la côte de France en face de ces îles, 14 juin 1852 » ; SHD-V-M, 4 GG 2-4, Ministre de la Marine, Amiral Hamelin, au VA Le Barbier de Tinan, 17 mars 1859 ; *ibidem*, CV Gicquel des Touches, « Moyens matériels de défense des côtes », 1859.

⁴² Art. « Arsenal », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 56 ; Article « La Valette », *Dictionnaire Universel Théorique et pratique du commerce et de la navigation*, t. 2, Paris, 1861. P. Louvier, *La puissance (...) op. cit.*, p. 145-147.

⁴³ NA Kew, ADM1-6187, « Report on the Italian Naval Establishment at Spezia », 4 novembre 1871.

⁴⁴ *Ibidem*, DNA (*Director of Naval Artillery*) aux Lords de l'Amirauté, 11 décembre 1871.

⁴⁵ *Ibidem*, Captain (i.e. CV) Richards (*Hydrographic Department*), « Report on the Italian Naval Establishment at Spezia », 4 novembre 1871.

⁴⁶ SHD-V-M, BB 4-1444, Correspondant italien anonyme (« M n° 3 »), 22 mars 1880 ; *ibidem*, Le même, 1^{er} mai 1880.

les impasses techniques sont bien plus marquées encore à l'est de Malte. En dépit des efforts de modernisation menés avant 1854, les arsenaux de Constantinople et de Nikolaev ne peuvent façonner qu'une partie de leurs pièces, le reste venant de l'étranger⁴⁷. Les clauses navales du traité de Paris de 1856 comme le sous-développement industriel sud-ukrainien et criméen entravent en outre durablement l'activité des bases russes de la mer Noire. Après la fin de la neutralisation de cette mer en 1871, ces points d'appui reçoivent leurs matériels et leurs outils de la Russie d'Europe et du Royaume-Uni. Après la crise d'Orient de 1875-1878, les difficultés financières ottomanes condamnent à l'inactivité l'arsenal de Constantinople. Visitant cette base en 1883, un agent de l'Amirauté britannique y voit sur cale un cuirassé en construction lancé neuf années plus tôt et deux avisos réalisés *in situ*, mais terriblement ratés⁴⁸. Trois années plus tard, deux officiers français missionnés par l'amiral Aube, alors ministre de la Marine, identifient un seul torpilleur construit par leurs homologues turcs. Le navire s'avère, toutefois, n'être que la copie de l'une des deux unités livrées par les Forges et Chantiers de la Méditerranée⁴⁹.

Le SR Marine pouvait-il toutefois négliger l'aire méditerranéenne ? Non et pour trois raisons principales que nous résumerons d'une formule : l'escadre de Malte, la torpillerie, enfin l'émergence des escadres de haute mer austro-italiennes, grecques et russes.

2. 2. Trois raisons pour ne jamais négliger l'aire méditerranéenne

La présence de l'escadre de Malte, qui est la rivale et, dans une certaine mesure, le modèle de l'escadre de Toulon, est une donnée pérenne du commandement et des gouvernements français. Décidé durant la seconde crise de Syrie, le renforcement durable du *Malta Squadron* n'a pas échappé aux observateurs français. Les années suivantes, l'escadre anglaise s'impose, sous le commandement de l'amiral Parker, comme une force d'entraînement et d'expérimentation tactique à laquelle sont affectées les unités récemment lancées. Pour les marins français, qui ont assez souvent l'occasion de le retrouver dans les ports étrangers, voir et visiter les unités du *Malta Squadron* offrent la possibilité de suivre les modifications introduites sur les meilleurs navires de ligne de la *Navy* et de connaître, par des entretiens amicaux, le sentiment qu'elles inspirent aux officiers anglais⁵⁰. Du milieu des années 1840 jusqu'à la fin de la décennie suivante, l'intérêt français porte essentiellement sur la propulsion et la marche des navires hybrides et des bâtiments à vapeur. Si l'écart technique entre les deux escadres se réduit entre 1854 et 1859, l'intérêt passionné que porte aux navires anglais l'amiral Pâris qui assume les fonctions de mécanicien en chef de l'escadre de Le Barbier de Tinan, montre tout ce que la *Navy* peut encore apprendre aux experts français. Si le renseignement purement nautique reste décisif après 1860, les données purement

⁴⁷ SHD-V-M, BB 7-42, EMG (1^{re} section), « Défense des Côtes. Pas du Levant, Europe & Détroits, Texte », Août 1893, p. 7-15 ; D. Panzac, « Flottes et arsenaux (...) », art. cité, p. 370, n. 6.

⁴⁸ NA Kew, ADM 231-2, Dossier « *Turkish Navy* », 1883.

⁴⁹ SHD-V-M, BB 4-1149, LV Massé et Ss-Ing^r du Génie Maritime Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaïeff et Sébastopol », 20 novembre 1886.

⁵⁰ P. Louvier, « De l'admiration haineuse (...) », art. cité, p. 105-122.

militaires prennent une importance renouvelée avec la généralisation de l'artillerie rayée et l'augmentation rapide des calibres. Durant les décennies 1870 et 1880, l'attention à ces questions est entretenue par la course entre le blindage et l'artillerie lourde dont tous pensent, passé 1885, qu'elle mène à l'impasse⁵¹. Faut-il tout « décuirasser" ? Comment sortir de la voie de la très grosse artillerie dont la cadence de tir est faible et la précision médiocre ? Ces questions techniques et tactiques sont partagées par les autres marines de guerre qui cherchent aussi en Méditerranée des réponses ou des idées. Les atouts tactiques des batteries en barbette du *Duperré*, l'organisation des torpilles dans la rade de Toulon, les détails techniques des plaques de blindage en acier Creusot sont ainsi trois dossiers que le CV Fisher, commandant l'*Inflexible*, le fleuron du *Malta Squadron*, et le commandant Rice, attaché naval à Paris, sont chargés de suivre au printemps 1882⁵². Quatre années plus tard, Londres s'intéresse aux performances hauturières des torpilleurs français en mobilisant son réseau consulaire.

La seconde raison de scruter ce qui se passe dans les ports de guerre méditerranéens est liée aux voies alternatives que les États régionaux développent après 1870 pour sortir d'une situation du faible au fort. Dans le courant de la décennie 1870, l'Italie comme la Russie entreprennent leur relèvement naval par le lancement d'unités inédites. Les cuirassés à tourelles *Duiolio* et *Dandolo*, l'*Italia*, un croiseur lourd presque dépourvu de blindage, comme les monitors circulaires *popovkas* sont les réalisations les plus spectaculaires de cette recherche⁵³. En dépit de leurs doutes, les experts occidentaux examinent de près ces audacieux systèmes d'armes. Outre la longue description des *popovkas* qu'en donne en 1874 l'ingénieur de la Marine Paul Dislère (1840-1928), la rue Royale dispose d'un long rapport sur ces étranges garde-côtes circulaires russes, rédigé l'année précédente par le stationnaire de Constantinople⁵⁴. Adversaire des grands cuirassés, l'ancien ministre de la Marine Gougeard appelle à suivre la voie du *Lepanto*⁵⁵. Très dubitatifs sur les performances de ce croiseur, les marins français sont néanmoins invités à tenir compte du renforcement de la grosse artillerie italienne (et britannique) sous la pression journalistique et parlementaire⁵⁶. L'engagement précoce des puissances maritimes secondaires dans la voie des armes sous-marines n'échappe pas

⁵¹ 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.

⁵² NA Kew, ADM 1-6616, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Extracts from Report of Captain Ernest Rice R.N. (Naval Attaché for Europe), 27th February 1882* », March 1882 ; *ibidem*, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Report by Captain John A/ Fisher HMS Inflexible , April 3rd 1882* », Mai 1882.

⁵³ Eugène Hennebert, *Les torpilles*, Saint-Laurent-le-Minier, Decoopman, 2014 (reprint de l'édition de 1884) p. 204 et suivantes.

⁵⁴ SHD-V-M, BB 4-1409, « Note sur le voyage de l'attaché naval à l'ambassade anglaise en Allemagne et en Russie », Été 1875.

⁵⁵ M. Gougeard, *La Marine de guerre, son passé et son avenir, cuirassés et torpilleurs*, op. cit., Paris, Berger-Levrault, 1884, p. 49.

⁵⁶ T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, op. cit., p. 96.

enfin à l'attention des experts français et britanniques que ces matériels inquiètent⁵⁷. La description de l'estacade déployée en 1866 devant Pola et des mines sous-marines à double détonation — électrique et mécanique — a sans doute intéressé la rue Royale quand La Roncière Le Noury, revenu du Mexique en mars 1867, travaille sur le projet d'une descente dans la Baltique lors de la crise du Luxembourg, projet qu'il reprend, trois années plus tard, en prenant le commandement — vite annulé — d'une flotte de transports dans la Baltique⁵⁸. Par la suite, les ports de guerre de l'Italie, de l'Autriche, de la Russie, mais également de la Turquie sont armés des matériels les plus performants⁵⁹. Outre les achats à l'étranger, plusieurs arsenaux et ports méditerranéens — Fiume, La Spezia et Constantinople — deviennent les hauts lieux du montage et, plus rarement, de la fabrication des armes sous-marines⁶⁰. Établi dans la capitale ottomane, le général américain Berdan (1824-1893) assemble et met au point en 1883 des torpilles qui reprennent deux décennies d'essais et d'inventions. La présence à Constantinople en 1886 de l'ingénieur du Génie Maritime Gaston Romazzotti (1855-1915)⁶¹, neveu de Gustave Zédé et pionnier de la navigation sous marine, permet à l'ingénieur français de voir les compartiments annulaires du sous-marin Nordenfelt dont l'arsenal de Constantinople assure l'assemblage. Cette étape permet également à Romazzotti d'avancer sa réflexion sur les points techniques les plus difficiles des navires submersibles, auxquels il sera confronté à son retour sur le chantier du *Gymnote*⁶². Si l'intérêt pour l'arsenal ottoman est ponctuel et cesse après le départ de Berdan, la firme Whitehead de Fiume jouit d'un crédit durable du début des années 1870 à la Première Guerre mondiale. Parvenant à Marseille, avant de passer à Milan puis à Fiume où il s'établit, Robert Whitehead (1823-1905) rejoint le chantier *Stabilimento Technico Fiumano* et développe, avec le commandant Luppis, une arme automobile sous-marine, dont les premiers essais datent de 1866. Suivant le travail de cet ingénieur, qui se rend à Paris en 1873 pour y négocier un fructueux contrat, la rue Royale envoie régulièrement des missions à Fiume afin d'y procéder à la recette des torpilles achetées. La Marine exige également de l'entreprise autrichienne toute l'assistance technique qui lui est nécessaire pour la mise en service de ces armes complexes⁶³.

En dépit de transferts de technologie vers le Royaume-Uni, l'Adriatique austro-hongroise reste une aire majeure d'expérimentations et de perfectionnements dans le domaine de la

⁵⁷ Paul Merruau, « La Marine militaire de la Russie, la flotte et les arsenaux », *Revue des Deux Mondes*, t. 15, 1876, p. 665-691 ; T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 130-131 ; Konstantin Zhukov et A. Vitol, « The Origins of the Ottoman Submarine Fleet », *Oriente Moderno*, XX, n° 1, 2001, p. 221-232 (non consulté).

⁵⁸ SHD-V-M, 17 GG 2-6, « Croquis des défenses de la Rade de Pola . Résumé des observations et enseignements recueillis pendant la relâche du transport la *Nièvre* (22—23 avril 1867) » ; LA RONCIÈRE, II, p. 124-125 et 160-161 ; art. « La Roncière Le Noury (Camille-Adalbert, baron Clément de) (1813-1881) », TAILLEMITE, p. 306-307.

⁵⁹ On se reportera ici aux rapports des stationnaires sur l'empire ottoman (1880-1885) versés dans les cartons 1397 (« Lettres des commandants à la mer 1880-1882) et 1398 de la sous-série BB 4 (SHD-V-M). Les pages que Daniel Panzac a consacrées à la marine d'Abdülhamid sont une excellente introduction à la doctrine navale côtière turque des années 1880 : D. Panzac, *La marine ottomane (...)*, *op. cit.*, p. 378-384.

⁶⁰ W. M. Brown, *The Royal Navy's fuel (...)*, *op. cit.*, p. 47-48.

⁶¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaston_Romazzotti ; http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_romazzotti_gaston.htm.

⁶² D. Brisou, *La propulsion (...)*, *op. cit.*, p. 47-49 ; G. Garier, *L'odyssée (...)*, t.1., *op. cit.*, p. 38-39.

⁶³ T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 112-113 ; D. Brisou, *La propulsion (...)*, *op. cit.*, p. 46.

torpillerie⁶⁴. Avant 1910, Whitehead de Fiume garde une telle réputation d'excellence qu'elle fournit en torpilles la plupart des États dont la France qui envoie régulièrement — 1878 ; 1892; 1897, 1905 — des missions à Fiume⁶⁵. En janvier 1905, ce ne sont pas moins de 280 torpilles du nouveau modèle 1904 qui sont commandées à Whitehead pour un montant de 3,8 millions de francs. L'achat et l'acquisition des matériels, ce que l'on nomme « la recette », sont alors l'occasion de rencontres informelles avec d'autres acheteurs et d'une circulation incessante de détails techniques dont les correspondants à Fiume du service des Défenses sous-marines sont les maîtres d'oeuvre⁶⁶. Très forte, la dépendance française se détend à la veille de la Grande Guerre avec le lancement d'une usine Whitehead à Saint-Tropez, qui permet de consolider le rôle de la base de Toulon dans la filière des armes sous-marines et de faire de la Provence le foyer de la torpillerie nationale contemporaine⁶⁷.

La troisième raison de suivre d'assez près, voire de très près, ce qui se passe en Méditerranée est liée à l'évolution rapide du rapport des forces navales qu'induisent, après 1880, et le second âge industriel et la formation des alliances européennes. Non sans défaillances, l'industrialisation rapide des décennies 1890-1910 finit par donner aux forces hauturières austro-hongroises le crédit militaire qui leur faisait encore défaut au début de la III^e République. La brève venue de l'escadre italienne dans la rade de Toulon au début de 1890 suscite, sur le plan des matériels et particulièrement de l'artillerie moyenne et des signaux nocturnes, des commentaires plus favorables que ceux émis vingt années auparavant. Si les Italiens restent encore dépendants et des Britanniques et des Américains, les progrès péninsulaires sont trop notables pour ne pas impressionner les officiers étrangers admis à bord des navires de la Maison de Savoie-Carignan. Dans le domaine des signaux nocturnes, des éperons, et surtout des canons à tir rapide, avance l'amiral Bergasse, la *Regia Marina* peut inspirer la Royale⁶⁸. Cette appréciation perdure les années suivantes. Visitant Gènes puis Livourne en janvier 1895, le commandant Jousset, alors attaché à l'ambassade à Rome, loue sans réserve le travail de la firme Ansaldo, ayant reçu la commande du *Giuseppe-Garibaldi*, et de la compagnie Orlando, chargée de livrer son *sister-ship*, le *Varese*. Comme ses contemporains, l'attaché naval à Rome tient cette série de croiseurs cuirassés lourds et bien armés pour d'excellentes réalisations de l'industrie navale et militaire péninsulaire :

« Actuellement, la marine italienne, qui a la prétention, peut-être justifiée, d'avoir fait école en Europe, quant aux grands bâtiments et à la grosse artillerie, est peut-être⁶⁹ encore celle qui, récemment, a le

⁶⁴ SHD-V-M, BB 4-1449, Note manuscrite de « T. A. » (Théodore Aube), s. d., placée sur la page de garde du rapport manuscrit du LV Massé et du sous-ingénieur des constructions navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople Nikolaïeff et Sébastopol », 30 novembre 1886.

⁶⁵ SHD-V-M, BB 7-86, LV Jousset (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Lefèvre, 10 novembre 1894.

⁶⁶ SHD-V-M, BB 4-2469, EMG 1^{re} section, Rapport au ministre (de la Marine), Gaston Thomson, 20 avril 1905.

⁶⁷ *Ibidem*, Direction centrale des constructions navales « Note pour la direction militaire des services de la Flotte », 5 juin 1913 ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Usine_de_torpilles_de_Gassin#Une_usine_privée_créée_en_1912.

⁶⁸ SHD-V-M, BB 7-12/13, VA Bergasse du Petit-Thouars au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Envoi de renseignements sur l'escadre italienne. Observation sur l'armement de nos bâtiments », 6 mai 1890. Confidentielle.

⁶⁹ Rajouté par le rédacteur.

plus innové en développant l'artillerie moyenne à tir rapide de 152 mm et de 120 mm et en remplaçant les gros canons de rupture par les canons de 254 mm. Ces derniers, sur les croiseurs cuirassés *Garibaldi* et *Varese*, sont à tir accéléré,⁷⁰ grâce à la suppression des mécanismes hydrauliques, toujours lents, et à la disposition des projectiles qui sont montés à l'avance près des pièces. Un nouveau canon de rupture à tir rapide tel que serait celui de 203 mm semble être bien dans le sens de leurs idées novatrices⁷¹ ».

Après 1885, l'intérêt proprement technique que présentent les marines régionales est avivé par une situation stratégique défavorable qui oblige à la plus grande vigilance. Le risque d'une confrontation de grande ampleur en Méditerranée, principalement occidentale, entre en effet dans le champ du possible voire du probable après 1882. Non seulement l'Italie, dont les ambitions ont été malmenées en Tunisie, rallie la Duplice, mais l'alliance franco-russe ainsi que les projets français au Soudan compliquent les relations franco-britanniques. Si l'hypothèse d'une guerre navale contre l'Italie, alliée ou non à l'Angleterre, est au centre de la réflexion du haut-commandement dès le milieu des années 1880, l'éventualité d'un conflit naval avec le Royaume-Uni gagne du terrain après 1895. Non sans perdre de vue les autres mers européennes, les experts et les chefs de la marine tiennent la Méditerranée pour le théâtre majeur de la guerre future où les armements nouveaux, — les torpilleurs et les croiseurs— seront éprouvés « au feu de Dieu ». Bien avant la crise de 1898, la marche des unités britanniques, leurs capacités militaires, les moyens entreposés à Malte comme à Gibraltar sont pris en compte par le haut-commandement. En Méditerranée orientale, la course généralisée aux armements complique également la donne à la fin du siècle⁷². Après la crise de Bosnie 1908, l'acquisition de données techniques redevient une priorité afin de suivre la compétition que se livrent d'une part les Austro-Italiens puis, quelques années plus tard, les Turcs et les Grecs, chaque nation cherchant à imposer son hégémonie par un saut technologique.

3. Une recherche du renseignement de plus en plus élargie aux affaires politiques dans le dernier tiers du XIX^e siècle

Les affaires politiques tiennent une place régulière, mais d'importance secondaire dans le renseignement naval avant 1870. Par la suite, ces données, souvent associées aux informations techniques, prennent de l'importance. Entrent dans ces recherches des raisons générales et d'autres qui relèvent des intérêts propres de la Marine.

Savoir ce qui se passe au plus haut sommet de l'État est de nécessité dans les pays de tradition autoritaire où la gestion des affaires militaires et navales reste sous la haute main des rois et de leurs proches. L'archiduc Ferdinand-Maximilien (1832-1867), le grand-duc Constantin (1837-1892), frère cadet d'Alexandre II ; le grand-duc Alexandre Mikhaïlovitch (1866-1933) sont

⁷⁰ Ce qui a été souligné par le commandant Jousselin.

⁷¹ SHD-V-M, BB 7-86, LV Jousselin (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Besnard, « Au sujet du canon Armstrong de 203mm à tir rapide », 30 juillet 1895.

⁷² Cette affaire est suivie par l'EMG de la Guerre, qui dispose d'un attaché en poste dans l'empire ottoman. Cf. SHD-V-T, 7 N-1349, « Marine : état de la flotte grecque, recrutement, carte ; nombreux documents en grec (1876-1906) » et particulièrement la chemise « Notes sur la Marine grecque (1876-79-82) ».

les patrons exigeants des marines de guerre de leur pays⁷³. À l'instar des attachés militaires détachés en Russie tsariste comme dans l'empire des Habsbourg, les attachés navals en Italie, en Russie comme en Autriche-Hongrie accordent donc, comme leurs prédécesseurs, une certaine attention à ce qui se passe dans le cercle curial⁷⁴. L'intérêt manifesté par la Marine aux questions politiques comme aux affaires politico-navales — le vote d'un budget, les conclusions d'une commission d'enquête, les débats publics — se manifeste toutefois dans tous les pays maritimes, quelque soit leur régime, mais avec plus de force dans le dernier tiers du siècle. J'y vois la conjonction d'un dogme incontesté tout au long du siècle — la Marine est l'image parfaite d'un État— et de trois circonstances nouvelles : l'extension du parlementarisme en Europe avec la généralisation des enquêtes et des commissions spécialisées ; le développement de la presse populaire à grand tirage ; la professionnalisation enfin du journalisme de guerre. Autant d'éléments qui donne à l'information politique — au sens le plus large — un relief particulier dans l'examen des données navales.

3.1. Un axiome toujours confirmé : à nation forte, marine puissante

Bien avant que les commentateurs et les « disciples » de Mahan, lui-même grand lecteur des essayistes français du premier XIX^e siècle, ne popularisent ces vérités, aucun marin n'ignore que la puissance maritime et navale dépend de la stabilité du régime, de la cohésion sociale du pays, mais également de la prospérité générale. La guerre de Sept Ans puis les *French Wars* ont affiné la compréhension des ressorts de la puissance navale sur lesquels Alexis-Joseph Barbier de La Serre, Jean Grivel et, surtout, Léonce-Léonard Lapeyrouse-Bonfils écrivent des essais de haute tenue⁷⁵. Sous les monarchies constitutionnelles, l'enseignement des déboires maritimes passés recourt d'abord à des explications socio-politiques, avant de considérer les choix tactiques. Les manuels d'histoire voient dans les grands désastres subis durant la guerre de Sept Ans et, plus encore, sous la Révolution, l'inévitable sanction frappant des régimes imprévoyants ou trop ignorants des choses de la mer. Victorieux, les Britanniques n'avaient-ils pas pour eux des élites « patriotes » et respectées, acquises aux priorités navales et déterminées à vaincre ? Simpliste, partiellement fausse, exonérant absolument la Marine de ses faiblesses structurelles, cette vision demeure constante tout au long du Second empire et de la III^e République. Pas de marine forte, sans un budget conséquent et régulier donc, sans écoles spécialisées, sans écoles d'application, sans sciences ni industries enfin. Banale, l'idée selon laquelle toute grande marine de guerre est la plus pure expression de la puissance d'un État et de sa vitalité socio-économique de la nation modèle le regard porté sur l'étranger proche ou lointain, hostile ou allié.

⁷³ https://fr.wikipedia.org/wiki/Alexandre_Mikhaïlovitch_de_Russie#Mariage_et_descendance

⁷⁴ 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^{er} », 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 Chartres, <<http://books.openedition.org/enc/1275>>

⁷⁵ Chapitre « Barbier de la Serre (1764-1826) », dans M. Motte (sous la dir. de), *Les Larmes de nos souverains. La pensée navale stratégique navale française (...)*, op. cit., p. 48-49; chapitre « Grivel (1778-1869) », *ibidem*, p. 58-59 ; chapitre « Lapeyrouse-Bonfils (1808-1895) », *ibidem*, p. 69-76.

L'effondrement des Bourbons de Naples en 1860 tient, de l'avis général des marins de l'escadre d'évolutions qui en furent les témoins, à l'absence d'une politique claire soit ouvertement réformatrice soit réellement autoritaire. De cette incertitude, sortent, inévitablement la démoralisation des cadres, leur ralliement aux Garibaldiens et la victoire des insurgés. Au second XIX^e siècle, les marins français expliquent l'échec des entreprises navales russes et turques par l'accumulation de fautes politiques et administratives. En 1872-1873, les observateurs français et britanniques voient dans le ratage des cuirassés circulaires *Popovkas* une stupéfiante accumulation d'erreurs et de fautes administratives que seule a permis la conduite autocratique de ce programme. Propices à la corruption, les habitudes administratives russes, répète désabusé le commandant Hautefeuille en 1897-1898, sont une des plaies d'un régime autocratique où les hommes d'exception sont rares. Les considérations économiques et surtout financières tiennent également une certaine place dans l'analyse souvent acide des capacités militaires des deux soeurs latines⁷⁶. Non sans dépit par ailleurs, les marins français savent que la mesure dont ils jaugent les autres marines, sert également à juger la Royale. Les analystes britanniques s'en donnent ainsi à coeur joie durant l'Affaire. Comment croire dans la vigueur d'un régime d'assemblée, dominé par des journalistes sans talents administratifs, incapables de donner à la France un seul ministre de la Marine digne de ce nom hormis Lockroy, « *A Radical of the old School* », hélas engagé dans une entreprise de démolition de l'organisation existante⁷⁷ ? Sans originalité, les experts du *Naval Intelligence Department* tiennent le ministère Camille Pelletan, mais également les progrès du socialisme dans les ports de guerre, comme les signes manifestes d'un déclin que tentent de conjurer quelques ministres de bon sens — Thomson — et une poignée de chefs comme le VA Touchard en Méditerranée⁷⁸. Le décrochage quantitatif de la flotte française derrière les forces anglaise puis allemande, l'explosion du *Iéna* puis du *Liberté*, l'agitation sociale enfin dans les arsenaux et les ports de guerre alimentent des commentaires mi-narquois ni-dédaigneux de Fleet Street, alors même que le redressement est engagé après 1908-1909. Lecteurs de la presse insulaire et continentale, les analystes de la 1^{ère} section de l'EMG accumulent donc, non sans dépit, ces pièces critiques, non sans ignorer que de tels jugements pèsent sur le rapport des forces au sein des alliances adverses ou non⁷⁹. Loin de compromettre cette approche administrative de la puissance navale des États, la parlementarisation et la médiatisation des affaires militaires et navales obligent, jugent les experts, à suivre avec une attention renforcée les questions de politique intérieure étrangère.

⁷⁶ SHD-V-M, BB7-86, LV Jousset au ministre de la Marine, Félix Faure, 20 novembre 1894 ; J. de Préneuf, « Du rival ... » (...), art. cité, p. 48.

⁷⁷ NA Kew, FO 881-6938, Walter Townley, (Mémoire sur le personnel politique français), Juillet 1897. Bien écrit et cruel, ce mémoire, communiqué à lord Salisbury, est imprimé sur les conseils de l'ambassadeur.

⁷⁸ NA Kew, ADM 231-47, *Naval Intelligence Department*, vol. XLVII (n° 809-818), 1907, « *Foreign Naval Progress and Estimates, 1905-6* », Septembre 1906, p. 3.

⁷⁹ Cf. les dossiers de presse déposés dans les sous-séries (SHD-V-M) BB 7-92 et BB 7-155.

3. 2. La médiatisation croissante des affaires navales touche progressivement tous les États maritimes (1870 env-1914)

Avant 1870, les questions navales sont des affaires publiques au Royaume-Uni⁸⁰ et, dans une moindre mesure, en France⁸¹. Suivis de près à Londres par les attachés navals et les diplomates, les débats parlementaires enveloppant le vote du budget naval aux époques *mid-* et *late-victoriennes* suivent, à intervalles réguliers, des étapes canoniques exposées, non sans finesse, par le commandant Véron, le 27 avril 1874. Au terme d'une campagne de presse alarmiste⁸², suivent la demande de budgets spéciaux et l'intervention d'experts reconnus, souvent d'anciens amiraux, avant que le vote d'une rallonge ou de crédits spéciaux n'apaise l'affaire⁸³. Dominée après 1900 par l'essor de la flotte allemande, cette passion navaliste insulaire nourrit, à l'époque édouardienne, les développements des attachés navals français⁸⁴. De ce côté-ci de la Manche, l'intérêt public s'avère plus épisodique (1840 ; 1846 ; 1872), malgré les efforts des gouvernements et des essayistes navals⁸⁵. Avant 1851, la politisation des questions militaro-navales demeure imparfaite et ponctuelle en France, puis connaît une longue éclipse sous le Second empire avec la fragmentation des compétences législatives et la stricte tutelle ministérielle sur ces questions⁸⁶. Populaire certes pour son rôle magnifique dans la défense de la capitale et du territoire nationale durant l'Année Terrible, la Marine peine à faire comprendre ses missions et doit justifier son système de gestion, fort complexe et l'augmentation nécessaire de ses dépenses. Ce travail d'explication ou de propagande familiarise néanmoins l'opinion instruite avec les grandes questions techniques et tactiques⁸⁷.

Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, les observateurs navals français et britanniques commencent à prendre la mesure de la médiatisation croissante des questions navales dans la vie politique continentale, alors qu'auparavant leur conduite étaient entre les seules mains des bureaux spécialisés. Concrètement, le public informé, les Chambres, la presse accordent un intérêt grandissant aux flottes de guerre, mais également aux arsenaux et, de manière générale, à tout ce qui concerne la sécurité maritime du pays et son expansion ultra-marine. En Italie, puis en Espagne au début du XX^e siècle, la défense des côtes nourrit ainsi de nombreux essais et de vibrants débats

⁸⁰ T. Ropp, *The Development of a Modern Navy (...)*, *op. cit.*, p. 20.

⁸¹ *Ibidem*, p. 6-7, 10 et 18.

⁸² Ce que les contemporains appelaient les « *naval scares* » ou « paniques navales ».

⁸³ SHD-V-M, BB 8-764, CV Véron (nommé CA depuis le mois de mars) au ministre de la Marine, VA Dompierre d'Hornoy, 27 avril 1874.

⁸⁴ SHD-V-M, BB 7-155, EMG 1^{re} section, Note relative à un article intitulé « La renaissance de la Marine française », 1909 ; *ibidem, idem*, « Appréciations anglaises sur la marine française », 1910.

⁸⁵ Baron Tupinier, *Considérations (...)*, *op. cit.*, p. 434-435 ; T. Ropp, *The Development (...)*, *op. cit.*, p. 7-31, 125 et suivantes.

⁸⁶ À titre d'exemple, les dépêches et papiers portant sur l'Angleterre versés dans le fonds BB 4-1036.

⁸⁷ Volkmar Bueb, *Die « Junge Schule » des französischen Marine Strategie und Politik 1875-1900*, Harlad Boldt Verlag, Boppard-am-Rhein, 1971, p. 86 ; . J. -P. Zanco, *Le ministère de la Marine (...)*, *op. cit.*, p. 32-34, 44-46.

journalistiques, mais aussi de retentissants romans de guerre-fiction⁸⁸. Lente, mais inéluctable, la médiatisation des questions navales est liée à une coalition de facteurs dont le premier est le poids grandissant des institutions parlementaires sur la gestion des dossiers techniques, mais aussi sur la conduite des programmes d'armement⁸⁹. Sensible en France dès 1876, cet investissement parlementaire dans l'organisation et la modernisation des forces navales touche peu à peu, les pays constitutionnels les moins démocratiques, ainsi l'Italie, mais aussi les États de tradition autoritaire tels que l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Au commencement du siècle, ni la Turquie⁹⁰ ni l'empire russe n'échappent à la médiatisation des affaires navales, d'autant moins que la reconstruction d'une flotte de haute mer dans ces deux empires est une entreprise très coûteuse supposant l'assentiment des élites⁹¹.

La maritimisation des économies, les conséquences à long terme des alliances, la rivalité des grandes compagnies nationales sont autant de raisons qui amènent les Chambres comme la presse continentales à prendre position sur des questions aussi techniques que les mérites respectifs des cuirassés, des torpilleurs et des canons à tir rapide. L'hostilité généralisée de la presse allemande à l'encontre de la marine française, conclut Jules Cambon, alors ambassadeur de France à Berlin, sert à miner le crédit des grandes firmes françaises dans les pays désireux d'acheter des navires et des matériels de guerre tels que l'Argentine, le Pérou et la Turquie⁹². À la fin du siècle, cette curiosité publique pour les « choses de la mer » est renforcée par l'entrée en scène des groupes de pression navalistes et coloniaux allemands, mais également russes, italiens, espagnols, austro-hongrois et ottomans⁹³. Bruyantes parfois, leurs campagnes facilitent et gênent tout à la fois le travail des administrations compétentes. En mars 1878, alors que la Russie, triomphante des Turcs, envisage un conflit ouvert avec le Royaume-Uni, un comité patriotique lance une campagne de souscription pour doter la Russie d'une flotte de croiseurs auxiliaires — la « Flotte volontaire » — dont les trois premiers furent livrés par l'industrie allemande, quatre mois plus tard. Si l'Italie crispée appuie ses efforts coloniaux sur l'exaltation journalistique des premières victoires nationales en Érythrée, la difficulté est de faire admettre à la presse péninsulaire la vente des excellents croiseurs cuirassés de la classe *Garibaldi*⁹⁴.

⁸⁸ Ezio Ferrante, « La pensée navale italienne de Lissa à la Grande Guerre », dans Hervé Couteau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale*, vol. III, FEDN, 1993. Le texte a été consulté dans son édition numérique : <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2004-1-page-3.htm> Texte disponible sur Stratis.org.

⁸⁹ Sébastien Nofficial, « Le parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 », *art. cité*, p. 195-212. La thèse de M. Nofficial sur le parlement et la marine de l'État (1870-1914), soutenue en 2015, n'a pu être consultée.

⁹⁰ SHD-V-M, BB 7-161, Extrait d'un rapport du CA Dartige du Fournet, 24 février 1913. Document enregistré le 19 mars 1913.

⁹¹ Konstantin Koulagin, « Les cuirassés de la classe *Sevastopol*, 1^{re} partie : de 1908 à 1921 », *Navires & Histoire*, 102, Juin-juillet 2017, p. 44.

⁹² SHD-V-M, BB 7-155, Jules Cambon au ministre des Affaires étrangères, 3 mai 1909. Copie au ministère de la Marine date illisible.

⁹³ À titre d'exemple : Amiral de Faramond, *Souvenirs d'un Attaché naval en Allemagne et en Autriche, 1910-1914*, Paris, Librairie Plon, 1932, p. 146-153.

⁹⁴ SHD-V-M, BB 7-86, LV Jousselin (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Besnard, « Au sujet de la cession du 'G. *Garibaldi*' », 10 juillet 1895.

Pour sonder à l'étranger l'état d'esprit de l'opinion, des cercles navalistes et des Chambres, le gouvernement s'appuie sur ses relais ordinaires que sont les diplomates et, bien sûr, les attachés militaires et navals en charge des pays concernés. Assez restreinte pour l'Autriche-Hongrie, où la Marine ne dispose pas d'officier résident, l'analyse des débats politico-navals est, en revanche, poussée et constante en Angleterre, en Allemagne comme en Italie. Non seulement, la Marine dispose dans la Péninsule d'un attaché y résidant après 1886, mais la vie parlementaire italienne, à laquelle participent bien des figures du haut commandement naval, est très active. Si le stationnaire du Bosphore ne dispose ni de l'influence ni des moyens lui permettant de sonder le dessous des cartes, la présence d'une forte division durant les guerres balkaniques facilite ce travail de décryptage de la presse et des débats publics.

3. 3. Les questions budgétaires : un bon moyen de décrypter les programmes navals

Les objectifs des attachés et de leurs correspondants sont doubles. À court terme, il s'agit de jauger la gravité d'une alarme et ses raisons profondes. Dans les conditions délicates des tensions franco-italiennes qui rythment les années 1882-1898, la rue Royale attend des attachés « romains », généralement en bons termes avec les ambassadeurs de France et bien informés, qu'ils débrouillent les raisons des rumeurs belliqueuses qui suivent, en août 1889, la victoire boulangiste aux élections municipales. Le même décryptage sera demandé en octobre 1893 après la tuerie xénophobe d'Aigues-Mortes⁹⁵. L'examen critique des débats parlementaires et publics autour des programmes d'armement et des commandes passées est également profitable à long terme. Ce travail permet en effet de suivre les objectifs tactiques des États européens. Apprenant les difficultés de trésorerie rencontrées par la compagnie Llyod autrichienne, pilier traditionnel de la politique navale des Habsbourg au Levant, le ministère de la Marine requiert l'aide de la Guerre qui mobilise son attaché militaire à Vienne, la Royale ne disposant pas encore d'agent sur place. Le rapport très détaillé que le colonel de Torcy communique à Paris suit de près le dialogue, toujours difficile, entre les parlements autrichien et hongrois qui défendent des intérêts distincts⁹⁶. Analysant le budget naval adopté en 1909, l'attaché militaire français à Constantinople, sans doute épaulé par le conseiller financier de l'Ambassade, signale une augmentation de 25 % destinée à des constructions neuves, mais également à l'ouverture de quatre postes d'attachés navals, à l'installation sur les grands bâtiments des postes radio-télégraphiques, comme à l'achat de canots automobiles.

Autant de signes confirmant le sursaut naval annoncé par le gouvernement des Jeunes-Turcs, bien décidé à ne pas laisser la Grèce dominer la mer Égée.

⁹⁵ R. Darbousset, *Les attachés navals français (...), op. cit.*, p. 21-23.

⁹⁶ SHD-V-M, BB 7-30, Copie d'un rapport du colonel de Torcy (AM-Vienne), « État des relations du gouvernement austro-hongrois avec les c^{ies} de navigation 'Llyod' et 'Adria' », 15 février 1891.

4. À quelles sources chercher le renseignement et comment le contrôler ?

Les analystes de la rue Royale disposent d'un flux constant d'informations, mais dont la qualité, la variété et le degré de confidentialité diffèrent. Le brio de certaines reconnaissances « délicates » comme les rapports, toujours fascinants à lire, des agents stipendiés ou les confidences des déserteurs doivent être replacés à leur juste mesure. Le gros, l'essentiel même du travail des experts parisiens de l'EMG, des attachés navals comme des chefs d'escadre consiste à collecter, trier et jauger des données ouvertes. Ces informations peuvent être publiques et disponibles sans restriction. Ainsi, les débats parlementaires, les budgets publiés des forces armées, les articles spécialisés ou non, les essais navals comme les romans de guerre-fiction sont autant de matériaux immédiatement publics. Leur flux ne cesse de croître avec l'émergence des grandes agences d'information (Reuters, Havas) et l'essor de la presse spécialisée dans les affaires militaires et navales bien sûr, mais également industrielles, cartographiques et géographiques. À ce courant d'informations publiques, s'ajoute la circulation de données réglementaires, cartographiques et statistiques entre les administrations navales et militaires que ni l'espionnage ni la montée des rivalités navales ne parviennent à réduire significativement tant elle est utile à toutes les parties.

4. 1. L'exploitation de la presse généraliste : un chalutage constant et nécessaire

La presse tient une place inégale dans le travail du renseignement naval. Sous la Restauration et la monarchie de Juillet, les « gazettes anglaises » sont la première source ministérielle d'information sur les stations navales britanniques⁹⁷. Dans la seconde moitié du siècle, les journaux anglais demeurent une mine de faits et de chiffres⁹⁸, mais le développement de la presse en Italie comme dans le monde ottoman contribue à la diffusion de données sanitaires, politiques et militaires intéressant les forces navales étrangères. Généralement collectées par les agents consulaires, les informations nautiques et portuaires extraites des journaux municipaux (*Gazetta Livornese*, *Kielzeitung*) donnent des précisions intéressantes que la presse nationale ignore. Suivant une procédure devenue banale à la fin du siècle, les « coupures de presse », classées par pays et par colonie, sont rassemblées à Paris en de gros cahiers⁹⁹. Nul n'ignore certes que la censure est une pratique ordinaire en Russie comme dans la Turquie hamidienne. L'indépendance de la presse des États parlementaires méditerranéens est également trop douteuse pour ne pas inspirer une certaine prudence. Lors de l'offensive italienne en Érythrée puis en Éthiopie (1895-1896), l'attaché naval à Rome n'est pas dupe des enjeux domestiques et législatifs qui expliquent le ton hargneux de la presse pro-crispienne incriminant l'assistance française aux raïs éthiopiens.

⁹⁷ SHD-V-M, BB 7-1, « Extraits des gazettes anglaises » du 1^{er} au 9 décembre 1808 ; *ibidem*, « Extraits des gazettes anglaises », le 1^{er} avril 1810 ; *ibidem*, « Extraits des gazettes anglaises » le 1^{er} octobre 1827.

⁹⁸ À titre d'exemple, les dépêches et papiers portant sur l'Angleterre dans le fonds BB 4-1036.

⁹⁹ Ainsi à titre d'exemple : SHD-V-M, BB 4-1371, « Europe (1889-1895) ».

Replacée dans son contexte et bien décryptée, la médiation des thèses officielles n'est jamais sans fournir des indices factuels. Analysant, au début de 1895, les articles russes dénonçant les prétentions japonaises sur le Continent, l'AN, le LV Hautefeuille (1852-1923) y voit la preuve de l'abandon d'une politique d'entente russo-nippone et le succès des thèses françaises sur le partage de la Chine en zones d'influence¹⁰⁰. S'appuyant surtout sur les données consulaires, le CA Dartige du Fournet, qui assure le commandement des forces navales au Levant durant la Première Guerre balkanique, cite la presse ottomane, indignée par l'évolution des combats et rejetant la censure des Jeunes Turcs. Sans chercher dans ces éditoriaux accusateurs des informations précises, l'amiral français y perçoit le ralliement désespéré des élites ottomanes à une solution négociée¹⁰¹.

Très utile en temps de crise et de guerre, quand il s'agit de suivre rapidement des événements et faire la part des rumeurs, la lecture de la presse nationale ou locale est en revanche de moindre valeur pour composer le tableau général ou panoramique des forces navales et de son ordre de bataille que permettent, en revanche, de dessiner les sources officielles « ouvertes ».

4. 2. La circulation des informations officielles entre la France et l'étranger : un flux important et varié de données

Les informations officielles dites « ouvertes » désignent les données et les documents que les administrations militaires et navales d'un pays consentent à livrer soit à leurs citoyens soit à des étrangers. Quatre filières de diffusion servent ordinairement à communiquer ces matériaux dont le degré de confidentialité est variable : la presse spécialisée ; les publications officielles des services navals ; les échanges directs entre les administrations compétentes ; l'accueil enfin des personnalités sur les sites les plus importants de la marine de l'État que sont, ainsi, les arsenaux, les ports de guerre ou les polygones de tir.

La part la plus considérable de ces données est rassemblée dans les revues spécialisées, militaires et navales, dont le nombre croît au second XIX^e siècle. Une part importante de ces revues consiste en effet en rapports récemment reçus, mais également en études statistiques, astronomiques ou médicales, dont l'administration autorise ou promeut la diffusion. Le dépouillement de la *Rivista marittima*, de l'*Italia Militare et Marine*, du *United Service Magazine*, du *Diario official del Ministerio de Marina* revient donc régulièrement sous la plume des attachés navals et militaires français. Cette première collecte est, bien sûr, pratiquée par tous les services occidentaux spécialisés qui peuvent, sans effort particulier, sonder les ressources des marines secondaires ou émergentes¹⁰². Au début de la décennie 1870, les données collectées sur la marine prussienne par le *Topographical and Statistical Department of the War Office*, alors la seule agence de renseignement britannique, proviennent d'une lecture croisée de revues militaires britanniques et

¹⁰⁰ SHD-V-M, BB 7-23, Commandant Hautefeuille (AN-Saint-Petersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 17 février 1895. Privée.

¹⁰¹ SHD-V-M, BB 7-161, État-major Général, 1^{re} section, Copie de l'extrait d'une lettre du CA Dartige du Fournet, commandant la 2^e Division Légère à M. le Ministre de la Marine, 23 décembre 1912. Enregistrée le 8 janvier 1913 ; *Ibidem*, Du même au même, 17 février 1913. copie enregistrée le 5 mars 1913.

¹⁰² SHD-V-M, 177 GG 2-5, Pochette « Publicités et réclames, brochures et extraits de presse » (1904-1911).

allemandes¹⁰³. Dans un des premiers travaux de synthèse sur les marines secondaires de l'aire méditerranéenne, un jeune officier de l'escadre de la Méditerranée tire de la *Revue Maritime et Coloniale* des « renseignements épars » qu'il range par nation¹⁰⁴. Une part non négligeable des données navales officielles est également livrée sous forme de publications administratives, accessibles en vente libre dans les librairies spécialisées ou diffusées gratuitement aux services officiels étrangers ou nationaux. Outre les cartes des côtes, les annuaires navals, les recueils réglementaires des forces armées, divers répertoires et guides techniques forment le fond de cette littérature administrative. D'un intérêt secondaire pour les marines russe, italienne ou britannique, sur lesquelles les marins français disposent de sources variées et de nombreux contacts, cette production officielle est en revanche utile pour des marines de second ordre et mal connues. Appelé, en 1909, à présenter un tableau des réformes récemment engagées en Espagne, l'attaché naval à Rome, le CV Pigeon de Saint-Pair, qui vient de recevoir le poste madrilène, achète plusieurs ouvrages « traitant des choses de la Marine et me semblant de nature à pouvoir être utiles à la 1^{re} section de l'État Major général ». Outre le guide général de la législation maritime — *Guia general de la legislacion maritima* de Jose Vidal y Blanca et Francisco Ramirez y Ramirez —, l'attaché naval exploite les données du répertoire alphabétique de la Marine, sorte d'annuaire naval espagnol, et complète les données trop anciennes en consultant une brochure intitulée *Organizaciones maritimas y armamentos navales militares* publié par le ministère de la Marine¹⁰⁵.

Le transfert de données officielles peut aussi se faire plus directement. Avec ou sans le concours de leurs diplomates, les administrations navales confient à des administrations étrangères des éclaircissements sur des questions techniques, mais non sensibles¹⁰⁶. Les sujets les plus variés — le prix de l'acier militaire, la délivrance des lunettes de travail aux chauffeurs, la distribution de boissons alcoolisées — rythment ces correspondances inter-administratives¹⁰⁷. À l'instar des grandes puissances maritimes, la France met également à la libre disposition des particuliers et des États étrangers les réalisations des services cartographiques et hydrographiques. Outre les cartes et les mémoires publiés par le Dépôt de la Marine, les *Annales Maritimes et Coloniales* comme les *Annales Hydrographiques* communiquent les mises à jour et signalent les précisions apportées par les marins français ou non¹⁰⁸. Certaines données semi-militaires indiquant l'implantation des postes télégraphiques, des stations TSF et des sémaphores, comme leur rayon d'action, sont également indiquées. La quatrième voie d'acquisition du renseignement officiel passe par l'accueil d'officiers

¹⁰³ NA Kew, WO 33 21/A, 1870, *Strength of Continental Armies*, « Prussia », section H. « Prussian Navy », Topographical and Statistical Department of the War office, 1870.

¹⁰⁴ SHD-T-M, 170 C-148, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, VA Pothuau, 3 juillet 1878.

¹⁰⁵ SHD-V-M, BB 7-130, 61 (1909-1913), CV de Saint-Pair (AN Rome-Madrid) au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrère, 11 décembre 1909.

¹⁰⁶ SHD-V-M, BB 8-1671, Ministère des Affaires étrangères au ministère de la Marine, VA Besnard, 6 juin 1898 ; *ibidem*, Le même au même, 16 juin 1898.

¹⁰⁷ AMAE-La Courneuve, Grèce, ADP (10-1893-1895), Pochette « Marine 1893-1894 », Légation de Grèce, Paris, au ministre de la Marine, VA Rieunier, Lettre de remerciements, 24 mars 1893 ; *ibidem*, La même au même, Lettre de remerciements, 21 décembre 1893 ; *Ibidem*, La même au même, Lettre de remerciements, 4 août 1894.

¹⁰⁸ 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. 273.

et d'experts étrangers, — chefs de missions, ingénieurs maritimes, attachés navals et militaires, stagiaires —, dans les écoles de perfectionnement et sur des sites sensibles, tels que les arsenaux, les fonderies et les polygones de tir, mais également sur des navires en construction ou opérationnels.

Complexes et toujours intéressées, les raisons qui amènent la France, mais également d'autres vieilles nations maritimes à « laisser passer » des données nautiques, hydrographiques et militaires sont assez fortes que la Marine ne cesse de juger cette généreuse ouverture utile, assez bénéfique et, somme toute, nécessaire.

4. 2. 1. Laisser circuler l'information utile à toutes les nations maritimes, aux intérêts de la nation comme au bon renom de la Royale

La première raison d'autoriser la large communication des données officielles tient à la maritimisation des économies européennes qu'accélèrent la première mondialisation comme l'intégration de nouvelles périphéries coloniales. Le développement du commerce maritime, dont la sécurité est utile à toutes les nations, passe par la communication de cartes hydrographiques nationales, de plans portuaires, mais aussi d'instructions nautiques. Laisser passer les savoirs navals nationaux contribue donc à l'avancement des savoirs et du commerce. Avérée depuis le XVIII^e siècle, cette ambition philanthropique est défendue par les pères fondateurs de l'océanographie et de la météorologie dans le contexte favorable du libre-échange conquérant du milieu du siècle. Dans cette entreprise multipolaire, les intérêts nationaux ne sont pas foulés puisque chaque pays renforce la sécurité des navires de commerce nationaux. Recevant en décembre 1863 du directeur du service hydrographique de l'Union une caisse de 28 cartes des côtes nord-américaines, le commandant Pigeard, frappé par l'ampleur du don, écrit au ministre de la Marine pour lui demander, faveur insigne, d'écrire de sa main la gratitude de la France¹⁰⁹. Les remerciements des États bénéficiaires de la transmission de données officielles se sont pas toutefois une simple affaire de courtoisie. Très anciennement engagée dans les grands travaux d'exploration océanographique, comment la France pourrait-elle ici se dérober à sa vocation de vieille puissance maritime ? Se montrer généreux enrichit le capital de reconnaissance de la Marine et justifie la place de la France dans le concert des grandes nations civilisées. Sans doute, cet enjeu est celui que la Marine entend exploiter en exposant en 1878 toutes les cartes réalisées depuis 1867, non sans placer également dans la section française les mémoires et instructions nautiques rédigés depuis deux décennies¹¹⁰.

À ces considérations philanthropiques et politiques, se greffe enfin en France, comme dans les pays anciennement engagés dans la voie de la mondialisation libérale, la certitude que la communication des données publiques sert les intérêts bien entendus de la Marine et de la défense nationale. La première raison de « laisser passer » l'information tient à la brièveté de toute avance technique et de toute question sensible que les nations développées peuvent assimiler en quelques années. Pourquoi, dès lors, garder jalousement un secret quand ses caractères sont connus et

¹⁰⁹ A. Sheldon-Duplaix, « Un marin (...) », art. cité, p. 23.

¹¹⁰ Ministère de la Marine et des Colonies, *La Marine à l'exposition universelle de 1878*, op. cit., II, p. 273-276.

maîtrisés ? La publication en 1866 des détails techniques de la *Gloire* paraît ainsi tardive à ceux qui voient dans la communication rapide des informations navales « une publicité libérale et intelligente »¹¹¹. Le même argument est employé pour forcer quelque peu la main des autres services. Transmettant, en avril 1893, une carte de la base de La Spezia à l'attaché naval de France à Rome, le ministre de la Marine lui demande d'en vérifier l'exactitude et de compléter ce document en s'adressant aux autorités afin de faire parvenir à l'EMG les plans des principaux arsenaux : La Spezia, Castellamare, Tarente et Venise¹¹². Tout cacher est-il même de bonne politique alors que la médiatisation des forces navales les plus récentes témoigne de la grandeur de la France, et sert aussi bien la dissuasion qu'une politique d'influence ? Pour des raisons politiques tant nationales qu'internationales, les résultats des lancements et des essais — surtout s'ils sont bons — sont rendus publics. Une année après le lancement de la *Gloire*, son créateur donne assez de renseignements dans le *Mémorial du Génie Maritime*, connu de tous les ingénieurs européens, pour en retirer une idée précise de ses caractères techniques et de sa puissance militaire¹¹³. Comprenant bien les bénéfices des visites — encadrées — de ses arsenaux, qui sont autant de vitrines de l'excellence navale et manufacturière nationale, la Royale pratique jusqu'à la fin des années 1870 une politique d'ouverture assez large. Pour la seule année 1880, l'arsenal de Toulon reçoit une douzaine de demandes de visite au profit de trois Scandinaves, de quatre marins russes, dont le célèbre amiral Andréï Popov, de deux stagiaires japonais, d'un amiral italien, de trois Austro-Hongrois, sans oublier trois officiers allemands du commissariat¹¹⁴. Les bénéfices d'une certaine (et précoce) publicité sont à dire vrai compris des autres puissances maritimes.

Une fois défini et lancé le projet de rattrapage et de dépassement du programme français de cuirassé de haute mer, l'Amirauté britannique laisse le CV Pigeard voir une grande partie des réalisations en cours, sans lui dissimuler les embarras posés. L'aveu de ces soucis ne mine pas toutefois l'impression de puissance et de détermination que l'attaché naval ramène en 1861 de ses visites dans les arsenaux insulaires¹¹⁵. Le but recherché — convaincre les Français qu'ils perdront la course aux armements blindés — est donc bien atteint. Les Russes ne font rien d'autre en mer Noire au début des années 1870, quand ils invitent le stationnaire français de Constantinople et l'attaché naval britannique à visiter de près les cuirassés circulaires lancés à Nikolaev. Il s'agit aussi (et surtout) de laisser voir aux Occidentaux — particulièrement les Britanniques — l'ampleur des défenses enveloppant la base fluviale que les Alliés n'avaient pas osé attaquer en 1855¹¹⁶. En d'autres termes, toute réédition de la politique d'attrition menée durant la guerre de Crimée subirait le même sort.

¹¹¹ R. Estienne, « Dupuy de Lôme... », art. cité, p. 251.

¹¹² SHD-V-M, BB 7-86, EMG 1^{ère} section à l'attaché naval (Rome), 20 avril 1893.

¹¹³ J. -P. Dubreuil, *L'introduction (...)*, op. cit., p. 132, n. 147.

¹¹⁴ Comptage des demandes transmises à Toulon déposées à Vincennes (SHD-V-M) dans la sous-série BB 8-757.

¹¹⁵ A. Sheldon-Duplaix, « Un marin (...) », art. cité, p. 29.

¹¹⁶ SHD-V-M, BB 4-1395, LV A. de Courtivron au ministre de la Marine, VA Pothuau, « Rapport sur la canonnière circulaire 'Novgorod' », 16 septembre 1873.

4. 2. 2 : Face au risque de l'espionnage : entre méfiance et pragmatisme

L'ouverture des arsenaux aux experts comme aux voyageurs étrangers n'a pas été reçue avec une égale bonhomie. Sous le Second empire, un patriote nantais, prophète (inconnu) de la Jeune-École, se désole de voir les ports de guerre trop accessibles, interdisant ainsi toute entreprise d'armement « à la sourdine », qui permettrait de rassembler des plaques de blindage sans alerter les Britanniques. Pire, trop de complaisance fait montrer tous les magasins et les ateliers aux étrangers en « paraissant même y mettre de l'orgueil & de la fierté »¹¹⁷. « Complaisances » sans doute, mais raisonnées et suspendues dans les périodes les plus sensibles de la course aux armements navals, avant que les règles d'admission ne se durcissent après 1886.

a. Avant 1886, resserrer la surveillance sur les prototypes et ne pas être dupe des demandes

Personne, bien naturellement, ne conteste le bien fondé d'une grande discrétion autour des prototypes les plus importants, tels le vaisseau rapide *Napoléon* et la frégate cuirassée *Gloire*. Quand cette dernière unité est lancée en novembre 1859, des consignes sévères sont données pour filtrer les mouvements dans l'arsenal du Mourillon. La présence de navires civils sur la route de la frégate est également interdite. Il s'agit ici toutefois autant de sécurité publique que de surveillance. Quelle en était par ailleurs l'efficacité ? Dans ses mémoires, lord Paget (1811-1895), alors secrétaire de l'Amirauté britannique, dit avoir glané quelques informations sur la *Gloire* en 1860. Comme le rapport de l'attaché naval à Londres signale la rigueur des consignes enveloppant la construction de la *Gloire*, les complicités stipendiées sont probables¹¹⁸. En mai 1862, la Marine encadre, en revanche, et de près la venue de trois experts de l'Amirauté prussienne, dont un officier subalterne, auxquels on ne permet pas de visiter les batteries de la *Gloire*. La défaite de 1870 puis la constitution de la Triple alliance donnent une importance inédite à la répression de l'espionnage que définissent les circulaires des 3 février 1853 et 16 février 1880¹¹⁹. Avant que l'affaire Schnoebel et les risques d'une coalition entre l'Angleterre et la Triple alliance ne conduisent au durcissement des consignes, les arsenaux restent, toutefois, assez généreusement ouverts aux ingénieurs, aux cadres civils comme aux officiers de marine étrangers¹²⁰. Sans être dupe des risques que sa générosité peut lui faire courir, la Marine espère, comme par le passé, retirer un capital de reconnaissance en ouvrant les portes de ses arsenaux. Réciprocité et cordialité sont les maîtres mots de cette ligne de conduite. En 1882, le chef d'état-major général, l'amiral Peyron (1823-1892) demande au préfet

¹¹⁷SHD-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 ».

¹¹⁸ A. Sheldon-Duplaix, « Un marin du Second empire (...) », art. en ligne cité, note 31.

¹¹⁹ Sur la réalité de l'espionnage naval germano-italien, mais également britannique, il n'existe pas de synthèse en français. Sébastien Laurent a travaillé sur les Alpes Maritimes en étudiant le travail du contre-espionnage français, mais les ports de guerre sont restés hors de son champ d'investigation. Sébastien Laurent, *Politiques de l'ombre (...)*, op. cit, p. 374-383 ; 559-579.

¹²⁰ SHD-V-M, BB 8-1623, Cabinet du ministre à l'ambassade britannique, 7 janvier 1886 ; *ibidem*, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 24 mars 1886 ; *ibidem*, du même au même, 4 mai 1886 ; *ibidem*, du même au même, 12 mai 1886.

maritime de Toulon de bien recevoir le directeur des constructions navales anglaises Barnaby qui venait d'assister à La Spezia à des essais de résistance balistique et dont les plaques du Creusot étaient sorties triomphantes. Demandant un accueil toulonnais très généreux, Peyron prend alors la peine de rappeler la bienveillance particulière de Barnaby à l'égard des officiers et des ingénieurs français envoyés à Londres¹²¹.

Si la Rue Royale ne revient pas à la Belle Époque sur les principes qui ont dicté, les décennies précédentes, l'ouverture des arsenaux, les années 1886-1887 marquent une prise de conscience accrue du risque de l'espionnage et surtout l'émergence d'un contre-espionnage structuré à Toulon même et autour de l'arsenal. Au-delà des causes objectives, que sont les activités des agents italiens, britanniques, mais également allemands, le cosmopolitisme des ports de villégiature provençaux — Menton, Nice, Cannes — , l'émigration italienne dans le Midi, de retentissantes affaires d'espionnage justifient enfin le travail du contre-espionnage des années 1900-1914.

b. Après 1886 : un raidissement très net de la surveillance navalo-policière

Le renouvellement par l'Italie de son adhésion à la Triplice, connu au début de l'année 1887, les tensions diverses accompagnant alors les entreprises coloniales péninsulaires en Érythrée, voisine de la côte française des Somalis, mènent à la détérioration des relations franco-italiennes, aggravée par les conversations italo-britanniques¹²². Ancienne, mais renforcée par l'explosion démographique péninsulaire, l'émigration italienne en Provence comme dans les départements méridionaux alimente la thèse d'une cinquième colonne, dédiée à l'espionnage comme à la subversion¹²³. Visitant les côtes de Provence, le sous-chef de l'État-major général de la Marine signale en 1886 l'exposition aux coups de main du chemin de fer du littoral méditerranéen, dont les autorités militaires locales tiennent la surveillance pour difficile de Fréjus à Cannes. La nécessité d'une surveillance accrue et pérenne de l'arsenal et, bien sûr, de ses environs revient dans les rapports des années 1886-1895. Afin de prévenir le sabotage de la ligne, la rue Royale recommande la mobilisation de douaniers et de forestiers, placés sous les ordres du général commandant la division militaire de Nice¹²⁴. Parallèlement, la direction de la Sûreté Générale suit de près, pour le compte de la Marine, les entreprises étrangères dans les ports provençaux, au premier chef Marseille. Au mois de juin 1886, l'interception d'un message confidentiel destiné au consul anglais à Marseille comme au vice-consul (français) à Toulon, permet au ministère de l'Intérieur de prévenir son homologue de la Marine de l'intérêt porté par l'Amirauté britannique aux expériences des torpilleurs durant les grandes manoeuvres estivales. Ayant déjà signalé l'activité du VC anglais

¹²¹ SHD-V-M, BB 7-776, 24 novembre 1882 au PM-Toulon, 24 novembre 1882 ; art « Peyron Alexandre, Louis, François », ZANCO, p. 417-419.

¹²² Pierre Milza, *Français et Italiens à la fin du XIX^{ème} siècle. Aux origines du rapprochement franco-italien de 1900-1902*, Rome, École Française de Rome, 1981, p. 40-53.

¹²³ Charles Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...), op. cit.*, III.

¹²⁴SHD-V-M, BB 4-1452, Mission du s/s chef d'EMG sur les côtes de Provence, 10 février 1886.

Jouve, le ministre de l'Intérieur met de nouveau en garde son homologue.¹²⁵ Les avertissements furent, manifestement pris en considération et des consignes de silence communiquées aux commandants des torpilleurs coupèrent l'agent consulaire de ces sources habituelles. La pression sur le vice-consul Jouve se poursuit l'année suivante, quand le préfet maritime de Toulon convoque ce dernier, pour lui « représenter le manque de convenance qu'il y avait de sa part, comme français, à renseigner les étrangers sur les mouvements militaires de notre flotte et de nos préparatifs¹²⁶ ». Se défendant, le consul, qui est effectivement un correspondant régulier de l'Amirauté, affirme ne prendre ses informations que de la presse locale. Pour ne pas griller sa source, l'amiral Bergasse du Petit-Thouars s'en tient à son admonestation¹²⁷. Les Italiens sont également suspectés dans le port de guerre varois. N'ayant aucune confiance dans les personnels subalternes l'entourant, mais qu'il ne peut remplacer faute de trouver mieux, le préfet maritime demande une dotation permettant au surveillant général de la préfecture de renforcer la surveillance « par des agents qu'il choisirait » et de lui faire parvenir un « meuble de sûreté » (...) « pour y renfermer les papiers de service importants et les chiffres¹²⁸ ». Cette prudence est-elle hors-de-propos ? Les exemples d'espionnage industriel comme les cambriolages des sites sensibles — ainsi les ateliers Whitehead à Fiume une décennie auparavant — sont assez connus pour ne pas inspirer de la prudence. En octobre 1887, l'insistance discourtoise de l'attaché naval italien, invité à visiter l'arsenal, est signalée à Paris. Ni les questions ni les demandes réitérées du commandant Mirabello ne correspondent en effet aux règles en usage lors de la visite d'un arsenal étranger¹²⁹. Dans une certaine mesure, l'attention des autorités navales à l'espionnage dépasse les seuls ports de guerre métropolitains. Au début de la décennie 1890, des consignes de discrétion sont données au personnel des sémaphores au sud de la Corse, leurs homologues de La Maddalena ayant reçu les mêmes instructions. Appréciant cette mesure, l'auteur d'un court essai sur la base italienne éponyme, recommande de ne recruter que des « anciens marins, principalement parmi les timoniers, aujourd'hui surtout que certains phares peuvent être considérées, à cause de leurs annexes, comme de véritables postes fortifiés¹³⁰ ».

Si l'Italie paraît disposer d'un actif SR dans le Var, l'Angleterre, mais également l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne sont régulièrement suspectées de conduire des reconnaissances par voie de mer ou par voie de terre. Le développement de la plaisance estivale nourrit, à tort ou à raison, les soupçons des autorités portuaires et militaires, tant françaises qu'italiennes. Navigant dans les eaux sardes en 1886 puis en 1893, un essayiste naval est frappé par le durcissement des mesures de sécurité italiennes dans l'archipel de La Maddalena où les consignes s'étendent bien au-delà du

¹²⁵ SHD-V-M, BB 7-50, Ministère de l'Intérieur, Direction de la Sûreté Générale, au ministre de la Marine, VA Aube, 2 juillet 1886. Personnelle et confidentielle.

¹²⁶ SHD-V-M, BB 4-1394, Préfet maritime (Toulon), VA Bergasse du Petit-Thouars, au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 4 juillet 1887. Confidentiel.

¹²⁷ *Ibidem*.

¹²⁸ *Ibidem*, CA Rallier du Baty, major-général à la Préfecture maritime de Toulon, au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 20 septembre 1887. Confidentiel.

¹²⁹ SHD-V-M, BB4-1394, VA Bergasse du Petit-Thouars au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Au sujet de la visite de l'Attaché naval italien », 12 octobre 1887.

¹³⁰ C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...)*, *op. cit.*, p. 21.

périmètre de la base navale. En juin 1893, Paris prévient Toulon de croisières suspectes menées par des Allemands qui « visitent en touristes » les ports de guerre, mais également la Corse, l'Algérie et la Tunisie¹³¹. Cinq années plus tard, les mouvements des yachts anglais dans les ports corses et provençaux semblent couvrir des reconnaissances militaires en vue d'une descente¹³². Dans une certaine mesure, les partenaires du Reich sont enveloppés de la même méfiance militaire. À la fin du siècle, l'invitation des élèves stagiaires turcs par l'École des Torpilles de Toulon est froidement accueillie par la rue Royale, alors qu'au milieu des années 1890, l'accueil des stagiaires ottomans était censé contrer l'influence militaire allemande et renforcer les commandes¹³³. Ce que la Marine craint n'est certes pas de l'espionnage industriel direct, mais la transmission de données sensibles aux Allemands qui, dès le lendemain de la guerre russo-turque de 1877-1878, ont pris la direction de la défense sous-marine en Turquie.

c. Les mesures de prévention et de répression proches et lointaines

Face à cette menace, la Marine ne dispose pas, avant la crise de Fachoda, d'un service de contre-espionnage, aucune structure de ce type n'existant à Toulon ni dans le Midi. La protection des données sensibles s'inspire toujours des mesures ponctuelles employées tout au long du Second empire. En mars 1900, la rue Royale demande à Toulon de maintenir autant que possible le plus grand secret sur les sous-marins. Non seulement, l'accès aux submersibles est restreint aux officiers et personnels autorisés, mais les sorties comme les entraînements doivent se faire aux endroits les moins fréquentés, en prenant soin de rentrer les instruments de vision. Parallèlement, on rappelle aux personnels ouvriers les sanctions frappant leurs indiscretions¹³⁴. Décidée par la préfecture et ses correspondants, une surveillance plus étroite est ponctuellement avérée.

Un embryon pérenne de contre-espionnage toulonnais est constitué après la crise de Fachoda. Suivant une procédure banalement engagée en 1899, des fonds spéciaux sont confiés à la Sûreté générale, afin de financer les opérations de surveillance du littoral. Il ne s'agit pas de mensualités, mais « d'allocations à des informateurs supplémentaires et occasionnels ou de gratifications à des agents permanents ayant fourni des renseignements particulièrement intéressants¹³⁵ ». Les années suivantes, une petite équipe de surveillance et d'enquête se met en oeuvre sous la tutelle de la préfecture et des autorités judiciaires. En 1905, trois agents de la police judiciaire (« du Parquet ») sont engagés pour assurer la « surveillance occulte de l'arsenal », un

¹³¹ SHD-T-M, 2 A² 22, Ministre de la Marine, VA Rieunier, au Préfet maritime (Toulon), VA Louis Vignes, 12 juin 1893.

¹³² SHD-T-M, 2 A² - 27, Garnison d'Ajaccio au Préfet maritime (Toulon), VA Louis Vignes, 31 mars 1893.

¹³³ D. Panzac, *La marine ottomane (...), op.cit.*, p. 400-406.

¹³⁴ SHD-T-M, 2 A²-34, Ministre de la Marine, Camille Pelletan, au Préfet maritime (Toulon), VA Jean-Olivier de la Bonninière de Beaumont, 27 mars 1900.

¹³⁵ SHD-T-M, 2 A²-40, Ministre de la Marine, Gaston Thomson, au Préfet maritime (Toulon), VA Marquis, 30 avril 1908.

quatrième agent étant « spécialement chargé du service du renseignement¹³⁶ ». Confiée à chacun d'entre eux, une enveloppe mensuelle (et modeste) de 400 francs devait lui permettre d'entretenir un petit réseau de mouchards dans le milieu des ouvriers comme dans les quartiers mal famés. Somme toute légère, cette organisation est refondue en 1908, pour doter enfin Toulon d'un service de contre-espionnage. L'arrestation de Charles Benjamin Ullmo en 1908, dont les maladrotes facilitèrent le repérage, avant sa capture *manu militari*, montre un système de surveillance désormais rodé entre Paris et Toulon¹³⁷.

Relevant de la direction de la Sûreté générale, le commissaire spécial de police résidant dans le port de Toulon et dans les autres bases navales reçoit la coordination complète du renseignement. Travaillant en liaison avec l'officier de la majorité générale, chargé de la garde militaire de l'arsenal, cet agent du ministère de l'Intérieur doit rendre compte au préfet maritime de l'état d'esprit des ouvriers, mais également des activités suspectes. La répression des vols et des délits relève alors exclusivement de la Marine, l'aide-major du Major-Général étant épaulé d'un officier de la Gendarmerie Maritime. Agissant comme officier de police ordinaire, le « brasse carré » est donc apte à verbaliser tout délit et tout crime¹³⁸. Au-delà du périmètre toulonnais, la coopération du ministère de l'Intérieur et des administrations diplomatique et militaire permet d'anticiper la venue d'agents étrangers et leurs projets. Ce partenariat interministériel était, à dire vrai, une affaire ancienne et avait connu son premier âge d'or sous la monarchie de Juillet quand la surveillance des activités légitimistes, bonapartistes et républicaines mobilisait les services des Douanes et des préfectures méridionales, le commissariat de la Marine à Marseille, mais également des agents consulaires en Italie¹³⁹. Un demi-siècle plus tard, certains traits de ces surveillances administratives demeurent.

Pour une part, les moyens de veille sont purement navals, la rue Royale centralisant les diverses informations et rumeurs provenant des arsenaux ponantais et des ambassades où elle dispose d'un attaché. Alerté par un officier de réserve, sans doute alsacien, Paris prévient Toulon, le 16 février 1900, des activités louches de la firme Veneziani, chargée de certains travaux de nettoyage dans ce port de guerre, mais suspectée d'employer dans les arsenaux français de contre-maîtres autrichiens¹⁴⁰. À la veille de la guerre, l'activité d'un officier supérieur allemand, demeurant l'hiver près de Hyères, est signalée par l'attaché naval à Berlin qui avertit, à plusieurs reprises, la rue Royale¹⁴¹. Fort des moyens que lui procurent le service de contrôle général des étrangers, les préfectures comme les agents de la police du littoral et de la Sûreté, le ministère de l'Intérieur coordonne cette surveillance étendue aux ports corses et provençaux les plus visités, tel Cannes. La

¹³⁶ SHD-T-M, 2 A² -37, Rue Royale à PM-T, 14 octobre 1905.

¹³⁷ <https://criminocorpus.org/fr/recherche/?q=ullmo>.

¹³⁸ SHD-T-M, 2 A²-34, Ministre de la Marine, Édouard Thomson, à Préfet Maritime-Toulon, VA Marquis, 16 janvier 1908 ; *ibid.*, du même au même, 27 janvier 1908 ; *ibid.*, du même au même, 30 avril 1908.

¹³⁹ SHD-T-M, 2 A²-1, Consul de France en Toscane au Préfet maritime (Toulon), 4 septembre 1833.

¹⁴⁰ SHD-T-M, 2 A²-34, Ministre de la Marine, Édouard Lockroy, à Préfet maritime (Toulon), VA Jean-Olivier de la Bonninière de Beaumont, 16 février 1900.

¹⁴¹ J. Becker, *L'évolution du poste (...), op. cit.*, p. 53.

constitution de dossiers et de notes biographiques sur les étrangers les plus suspects permet d'identifier un agent britannique bien connu, le colonel Webb, dont la demande de visiter l'arsenal, à la fin de 1898, est refusée. Pour que le signal soit limpide, cette décision passe par la voie diplomatique¹⁴². Surveiller la navigation de plaisance étrangère le long du littoral corse, fait également partie du travail des agents de la Sécurité générale. Le 7 février 1900, les manoeuvres jugées suspectes d'un yacht anglais, venant de Menton, sont ainsi l'objet d'une correspondance entre la direction de la Sécurité générale, dont les agents ont suivi le navire, la rue Royale et la cinquième préfecture maritime¹⁴³.

Suspects par excellence, les Italiens comme les Britanniques n'en restent pas moins d'anciens alliés et des États voisins. Le souvenir des batailles menées côte à côte, quelques intérêts impériaux communs, les usages de la réciprocité enfin maintiennent donc des contacts propices aux échanges, mais prudents et ponctuels. Avec la Russie, le grand allié de la France, la sincérité est également incertaine pour des raisons complexes que les marins et les militaires ne parviennent pas souvent à sonder.

4. 2. 3. Toucher les dividendes de la guerre de Crimée jusqu'aux raidissements de la fin du siècle

Au milieu du siècle, le rapprochement puis l'alliance des puissances constitutionnelles contre la Russie imposent et facilitent la transmission de données sensibles entre la France, le Royaume-Uni et le Piémont-Sardaigne. Durant la guerre de Crimée, Paris et Londres échangent des informations sur des sujets aussi sensibles que l'artillerie lourde rayée, le blindage et la propulsion des chalands cuirassés. Alors même que les deux pays s'engagent dans une course aux armements navals et relancent, dès 1859, leurs anciennes rivalités proche-orientales, ces communications ne s'interrompent pas. La nomination à Paris des premiers attachés militaires — Claremont en octobre 1858 — et navals — Hore en juin 1860 — dit, bien au contraire, la nécessité de maintenir un contact franc entre les experts nationaux. Les combats communs en Crimée, mais également en Chine (1859-1860) comme divers partenariats diplomatico-humanitaires — ainsi en Sicile en 1860 — forgent des amitiés qui, rares certes, facilitent, les années et les décennies suivantes, des échanges techniques¹⁴⁴. Moins spectaculaires ou documentés, les liens humains entre les officiers français et turcs facilitent aussi l'acquisition d'informations dans les décennies 1860-1870, alors que les vétérans de la guerre de Crimée de l'alliance atteignent les plus hautes charges militaires. Plus prosaïquement, le maintien d'un canal d'informations entre Italiens et Français tient moins à la mémoire commune des alliances du milieu du siècle qu'à la nécessité d'échanger malgré la Triplice

¹⁴² SHD-T-M, 2 A² - 28, Ministère de la Marine à Préfet maritime (Toulon), 5 décembre 1898.

¹⁴³ SHD-T-M, 2 A² 34, Ministère de l'Intérieur au ministère de la Marine, 7 février 1900.

¹⁴⁴ P. Louvier, « De l'admiration haineuse à l'entente ambiguë : les officiers de marine français et la *Royal Navy* dans l'espace méditerranéen (1815-1870) », art. cité, p. 105-122.

a. Une réciprocité assez large entre Britanniques et Français de la guerre d'Orient à l'expédition d'Égypte (1854 - 1882 env.)

Tout au long du Second empire et dans les premières années de la Troisième République, l'esprit de la « bonne alliance » conclue durant la guerre d'Orient parcourt les relations des deux nations qui sont les premières à avoir établi l'une chez l'autre un poste d'attaché naval¹⁴⁵. L'étude détaillée qu'Alexandre Sheldon-Duplaix a consacrée au commandant Pigeard, le premier attaché naval en Angleterre, signale l'ampleur de ses contacts, ainsi que la facilité avec laquelle cet officier, prudent et plein de tact, obtient des données techniques très variées¹⁴⁶. Malmenée par l'épineuse question du canal de Suez (1856-1859) et le règlement de la crise libanaise (1859-1860), la communauté d'intérêts née du traité de Paris n'en subsiste pas moins sur les affaires balkaniques et turques. Parvenant en Crimée en 1863 pour visiter les cimetières français constitués durant la guerre d'Orient, le LV Cavalier de Cuverville mène, parallèlement, un banal travail de comptage des forces navales russes en Europe. Parvenant à Kertch, l'officier français compare ses données avec « le travail du même genre que M. Clipperton, consul d'Angleterre, s'était procuré par une autre voie que la mienne¹⁴⁷ ». L'initiative du consul n'est pas dictée par la seule sympathie ou par le souvenir de la guerre de Crimée. Surveillant de près les velléités d'une renaissance navale russe, l'agent britannique n'a aucune raison de ne pas échanger d'informations sur ce dossier avec un officier français, alors que la lune de miel franco-russe des années passées est minée par la question polonaise. Après l'Année Terrible, les années de partenariat passés conservent aux relations navales franco-britanniques une vraie courtoisie d'autant plus grande que l'hypothèse d'un affrontement entre les deux marines est désormais submergée par le souvenir de la défaite et l'espoir d'une rapide revanche. En 1873, l'Amirauté britannique accueille généreusement un ingénieur naval qui, ayant apporté le plan du *Tourville*, un croiseur non cuirassé alors en construction, repart avec les plans du *Shah*, l'un des trois nouveaux croiseurs rapides à long rayon d'action de la classe *Inconstant*. La coopération entre les deux pays, ajoute l'attaché naval à Londres, est étroite sur des questions humanitaires communes telles que le sauvetage en mer et la prévention des accidents par temps brumeux. « Comme nous avons beaucoup demandé à l'Amirauté », précise le commandant Véron (CA en mars 1874) sans doute invité à se renseigner sur ce point, « je n'ai pas demandé le plan du vaisseau-hôpital » déployé en mer Rouge durant l'expédition d'Abyssinie de 1868¹⁴⁸. L'échange de revues spécialisées se fait parallèlement dans un climat de confiance, au profit des experts

¹⁴⁵ Déposition de Lord John Russel, 24 juin 1861, *Parliamentary Papers, Report from the Committee on diplomatic Service*, 23 juillet 1861, p. 302.

¹⁴⁶ A. Sheldon-Duplaix, « Un marin (...) », art. cité, p. 23 et 28.

¹⁴⁷ SHD-V-M, 190 GG 2- 6, LV Cavalier de Cuverville au CA La Roncière Le Noury, 22 septembre 1863.

¹⁴⁸ SHD-V-M, BB 8-764, Commandant Véron (AN-Londres) au ministre de la Marine, VA Dompierre d'Hornoy, 21 décembre 1873.

versillais et parisiens¹⁴⁹. Parvenant à Malte pour y charbonner en septembre 1876, le commandant du *Renard* reçoit, de la bouche des commandants et de l'amiral surintendant du port, des réflexions assez libres sur les événements d'Orient comme sur les matériels en service et en construction. Interrogés ou parlant librement, les officiers anglais « disent le plus grand bien de la torpille Whitehead, qu'ils lancent du bord par un système propulseur à 40 m de distance, ils affirment être certains d'atteindre infailliblement un navire ennemi la distance de 600 mètres. On construit en Angleterre deux navires qui ne seront cuirassés qu'à la flottaison. Les pièces seront séparées entre elle par des abris blindés ». Très satisfait, le commandant du *Renard* y voit le bénéfice d'une amitié combattante : « la médaille de Crimée éveille toujours en eux des idées de confraternité qu'ils manifestent chaudement¹⁵⁰ ». Ayant un temps rangé cet argument dans le tiroir des naïvetés militaires, nous sommes moins catégorique ; de rares, mais solides amitiés franco-britanniques étant avérées dans les forces armées alliées durant cette guerre. Au sortir de la crise d'Orient de 1877-1878, la France et l'Angleterre conservent bien plus d'intérêts communs que de motifs de discorde en Méditerranée centrale ou Levantine, les deux pays étant prêts à intervenir en Égypte, avant que les Parlementaires français n'y renoncent. Présent dans les eaux provençales pour honorer la présence de la reine Victoria, venue à Menton au printemps 1882, le commandant Fisher (HMS *Inflexible*) visite plusieurs navires français, et voit assez longuement le cuirassé *Duperré* pour signaler quelques erreurs dans le répertoire confidentiel publié par l'Amirauté. Très cordialement reçu à Londres, le commandant Rice, attaché naval à Paris, s'intéresse aux capacités logistiques du port, mais est autorisé à dessiner rapidement une des plaques d'acier du Creusot servant au blindage du *Terrible*. Ultérieurement, cet officier ramène quelques détails sur le mode de chargement des canons en barbette du cuirassé *Duperré*, ce qui intéresse beaucoup l'Amirauté¹⁵¹. Après 1882, les choses se compliquent. Le maintien des armées britanniques en Égypte, que la situation soudanaise exige, mais également le rapprochement franco-russe, imposent de plus de réserve, de part et d'autre de la Manche, et donc plus de finesse pour (sa-)voir ce que l'autre ne montre plus. Les traditions de courtoisie comme les souvenirs passés ne sont pas toutefois oubliés, pas plus que ne cessent les gestes de politesse. Comment ne pas voir dans l'autorisation accordée en 1886 à l'amiral Houston Stewart (1822-1901) de visiter l'arsenal de Toulon un geste d'estime à l'égard de cet ancien vétéran de la guerre d'Orient et un signal de cordialité à l'intention de l'ambassadeur à Paris, lord Lyons, dont le père avait été l'homologue des amiraux Hamelin et Bruat¹⁵² ? L'ancienne fraternité des armes comme des partenariats occasionnels facilitent les échanges avec la marine ottomane dans les deux décennies qui suivent la guerre de Crimée.

¹⁴⁹ *Ibidem*, Brouillon d'une lettre du cabinet du ministre au commandant Véron, 7 mars 1874 ; *ibidem*, Ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, au CA Véron, 30 juin 1874 ; *ibidem*, Le même au même, 21 août 1874.

¹⁵⁰ SHD-V-M, BB 4-1056, CF Buge, commandant *Le Renard*, 19 septembre 1876.

¹⁵¹ NA Kew, ADM 1-6616, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Extracts from Report of Captain Ernest Rice R.N. (Naval Attaché for Europe), 27th February 1882* », Mars 1882 ; *ibidem*, « *French Fleet and Dockyards (Toulon). Report by Captain John A. Fisher HMS Inflexible, April 3rd 1882* », Mai 1882 Document imprimé puis envoyé en deux exemplaires en Méditerranée le 29 mai 1882 ; *ibidem*, CV Rice (AN-Paris) au CA Thomas Brandeth (*Third Naval Lord and Controller of the Navy*), 26 mai 1882.

¹⁵² SHD-V-M, BB 8-1623, Ministre de la Marine, VA Aube, à l'ambassadeur britannique à Paris, Lord Lyons, 7 janvier 1886.

b. De précieuses amitiés au sein de la marine ottomane

Si la France tient une place modeste dans la reconstruction de la flotte ottomane après 1856, les grands services rendus au Sultan durant la guerre d'Orient comme la prudence française dans la gestion des crises libanaise (1860) puis crétoise (1866-1869), entretiennent entre les deux États une atmosphère de confiance. En décembre 1871, le commandant du *Limier* qui visite le port de La Sude, s'entretient avec le gouverneur général dont il avait fait la connaissance, alors que la Crète sortait péniblement en 1869 de quatre années d'une atroce guerre civile. Quelques échanges informels permettent à l'officier français de constater l'arrêt des travaux engagés dans la plus grande baie foraine de la mer Égée et l'absence de tout projet portuaire¹⁵³. À la fin de 1875, le commandant du *Gladiateur*, patrouillant dans les eaux de Salonique, est invité à visiter les nouvelles batteries des Dardanelles, aménagées avec l'aide allemande. En dépit du « formalisme turc », qui leur empêche de visiter l'arsenal de Constantinople sans une autorisation expresse du Sultan, les stationnaires et certains visiteurs ont souvent l'occasion de visiter cette base. En février 1864, sans doute pour le remercier d'avoir brillamment concouru à maîtriser un incendie au Tophani, le Grand Maître de l'Artillerie, Halil Pacha, fait visiter au commandant Bergasse Dupetit-Touars plusieurs ateliers et dépôts de l'arsenal de Constantinople. Une décennie plus tard, le LV Massé (1855-1915) et le sous-ingénieur des constructions navales, Gaston Romazzotti n'ont aucune difficulté à visiter les mêmes lieux « sous le patronage d'un ingénieur », sans doute britannique ou américain, « qui a bien voulu nous donner la plus grande partie des renseignements » sur les torpilleurs et les sous-marins que recherchent les deux agents français¹⁵⁴. Pour le reste, la Marine s'en remet à ce que le stationnaire de Constantinople, les services consulaires, les officiers de la station du Levant enfin, peuvent glaner de leurs visites et de leurs entretiens avec les autorités ottomanes.

c. Maintenir un canal d'informations avec l'Italie à l'âge de la Triple : une nécessité bénéfique aux deux parties

La détérioration constante des relations entre les deux nations latines entre 1881 et 1887, l'entrée de l'Italie dans la Duplice, l'avènement enfin de Crispi contraignent de toute évidence les agents de la France à beaucoup de prudence. Reçu en juin 1886, le premier AN français en poste, le LV Le Léon sent une forte hostilité sous une « amabilité officielle » et, de concert avec l'attaché militaire, « prépare une règle de conduite pour travailler sans m'attirer de désagrément car il nous faut être extrêmement circonspect dans ce pays »¹⁵⁵. Un mois plus tard, une pénible affaire d'espionnage, où ont été compromis d'anciens officiers de marine italiens, l'oblige de nouveau à la

¹⁵³ Lord Clarence Paget évoque la même confiance amicale avec un ancien CV ottoman, vétéran de la campagne de la mer Noire, devenu à la fin des années 1860, gouverneur général des îles de l'Archipel. A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, *op. cit.*, p. 327.

¹⁵⁴ SHD-V-M, BB4-1449, LV Massé et le sous-ingénieur des constructions navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople Nikolaïeff et Sébastopol », 30 novembre 1886.

¹⁵⁵ SHD-V-M, BB 4-1414, LV Le Léon au ministre de la Marine, VA Aube, «Entretien avec le roi », 9 juin 1886.

plus grande prudence¹⁵⁶. Le développement des bases de La Spezia et de La Maddalana s'enveloppe parallèlement de mesures de sécurité assez strictes¹⁵⁷. Certes, la vigilance ne signifie pas l'immobilisme¹⁵⁸, mais les tensions comme les alarmes occasionnelles n'en restent pas moins embarrassantes, alors que l'autonomie manufacturière croissante de l'Italie et ses liens avec la Duplice suscitent beaucoup de curiosité à Paris. En 1887, une demande émanant des Affaires étrangères sur les torpilles allemandes Schwartzkopff¹⁵⁹, équipant les unités italiennes, suscite l'embarras de l'attaché naval auquel ses contacts romains ont souligné la nature ultra-confidentielle de ces matériels. Les informations que fournit alors le commandant Le Léon sont extraites de la presse italienne et de quelques propos sans importance échangés avec ses interlocuteurs. Dans ce climat défavorable de tensions douanières et diplomatiques, il n'en demeure pas moins que subsiste un canal officiel et courtois d'informations entre la Royale et la *Regia Marina* tout au long des décennies 1880 et 1890, avant que le réchauffement des relations franco-italiennes après la bataille d'Adoua (1^{er} mars 1896) ne permette des échanges plus intenses.

Plusieurs raisons viennent à l'esprit pour comprendre ce va-et-vient d'informations. Les Italiens ont, dans une certaine mesure, besoin d'exposer leurs progrès tant défensifs qu'offensifs particulièrement dans les ports de guerre qu'ils savent être un objectif prioritaire des marins français. Fin connaisseur des armes sous-marines, où il s'est spécialisé à Toulon entre 1886 et 1888, le commandant Jouselin est un interlocuteur de choix pour des officiers italiens qui, désireux de sonder son avis, doivent évidemment donner en retour de quoi nourrir son intérêt. L'intransigeance française sur le principe de la réciprocité des accueils est une autre raison de laisser voir les navires italiens et les parties les moins sensibles des bases péninsulaires. La méticuleuse mémoire du commandant Jouselin, en poste à Rome de 1894 à 1901, lui permet ainsi, avec la bonne foi vengeresse d'une veuve sicilienne outragée, de signaler à Paris toutes les occasions où ses demandes soit de visiter une base, soit d'obtenir une information spécifique ont été déboutées. Bien décidée à rendre coup pour coup, la rue Royale réplique strictement par d'égales rebuffades, mais dont elle signale toujours les motifs à ses interlocuteurs. Peu certains des bonnes dispositions autrichiennes, les Italiens peuvent-ils, dès lors, s'offrir le luxe de tout cacher aux marins français ? Le haut-commandement péninsulaire est enfin partagé sur les bénéfices de la Triple Alliance comme sur la sagesse d'une alliance austro-italienne. Ces réticences comme ces doutes servent les attachés navals français. Parfois accueillis glacialement, ces derniers sont parfois reçus à bras ouverts par leurs pairs napolitains et siciliens. Parvenant à la Spezia, le 20 octobre 1894, le commandant Jouselin y est bien reçu par un Napolitain, l'amiral Martinez, rencontré lors d'une précédente visite, qui lui permet de visiter les navires à quai et les parties non réservées de l'arsenal. Également natif du Mezzogiorno, l'amiral Accinni, qui « affecte d'être (...) bien porté pour la France », fait un accueil chaleureux au Français, met à sa disposition un canot à vapeur, l'autorise à monter sur les vaisseaux

¹⁵⁶ *Ibidem*, Le même au même, 30 juillet 1886.

¹⁵⁷C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...)*, *op. cit.*, p. 12-13.

¹⁵⁸ SHD-V-M, BB 4-1414, LV Le Léon au ministre de la Marine, 20 septembre 1887.

¹⁵⁹ https://fr.qwe.wiki/wiki/Schwartzkopff_torpedo.

dans le port, et lui permet de visiter à deux reprises son vaisseau, le *Re Umberto*¹⁶⁰. À ces éléments de haute politique s'ajoutent quelques facteurs humains favorables au maintien des échanges.

Les archives consultées ne font pas allusion aux amitiés navales nouées durant la guerre de Crimée. Elles semblent avoir été bien rares en effet. Non seulement la marine sarde est tardivement parvenue en mer Noire où elle a été astreinte à des missions logistiques. Durant la guerre d'Italie en 1859, la fraternité d'armes entre les Français et les Piémontais est également l'affaire exclusive des soldats. Déployée dans l'Adriatique, la Marine n'a pas le temps de combattre. Il n'en demeure pas moins que l'aide française seule permit au Piémont de prendre sa place au sein du concert des Nations. Malgré son rôle tout logistique, la marine française bénéficie donc, aux moments opportuns, de la reconnaissance péninsulaire pour avoir contribué à battre l'Autriche. Reçu en 1886, le commandant Le Léon est reçu par le roi qui, courtoisement, rappelle que l'on ne pouvait oublier qu'on avait combattu ensemble¹⁶¹ ». L'unification de 1860 et ses suites n'ont pas certes laissé de si bons souvenirs. La modeste présence savoyarde au sein de la marine impériale puis républicaine n'a pas ainsi donné lieu à une forme de partenariat privilégié, les attachés navals nommés à Rome n'ayant pas de liens familiaux avec l'ancien royaume du Piémont¹⁶². Outre-Mer toutefois, où les marins européens se rendent de précieux services et perdent parfois de vue les tensions nationales, quelques relations amicales se sont nouées dans les décennies 1870-1880. S'entretenant avec le commandant Le Léon, l'amiral Thomas de Savoie, duc de Gènes, (1854-1931), qui servit en Extrême-Orient, lui dit y avoir rencontré et admiré les chefs de la station d'Extrême-Orient¹⁶³. Voyageant en 1893 avec un officier de marine français dans les eaux sardes, Charles Dufourmantelle note alors avoir vu « au mouillage, une vieille connaissance de Cochinchine pour notre ami P. »¹⁶⁴. S'ils n'ont pas de liens familiaux avec l'Italie (ou la Savoie), les attachés navals ont enfin contribué à maintenir un esprit de courtoisie entre les deux marines qui, loin de décliner, résiste aux tensions, comme aux alarmes. Détaché en 1894, le commandant Joussetin, qui a déjà une solide connaissance de l'italien, demeure longtemps en poste, ce qui est alors exceptionnel. Durant les sept années qu'il passe à Rome, ce dernier peut donc nouer des contacts solides au sein du haut commandement italien, naval et militaire, particulièrement à La Spezia où sert le consul Blondel¹⁶⁵. Bien conscients de leur rôle et de la mutabilité de la diplomatie italienne, les attachés français ont enfin toujours su rendre de petits services à leurs interlocuteurs malgré les rumeurs de guerre (1887), le renouvellement de la Triplice, et les campagnes de presse francophobes crisperiennes.

¹⁶⁰ SHD-V-M, BB 7-86, Commandant Joussetin (AN-Rome) au ministre de la Marine, Félix Faure, 10 novembre 1894. Très confidentiel.

¹⁶¹ SHD-V-M, BB 4-1414, LV Le Léon (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Aube, 9 juin 1886. Souligné dans le texte.

¹⁶² Hubert Heyriès, « L'intégration des officiers savoyards et niçois dans les armées piémontaise, française et italienne au cœur du XIX^e siècle », *Revue historique des armées*, n° 250, 2008. Consultation de l'édition électronique mise en ligne le 24 janvier 2012, consultée le 21 août 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rha/176>.

¹⁶³ SHD-V-M, BB 4-1414, LV Le Léon (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Aube, 9 août 1886.

¹⁶⁴ Ch. Dufourmantelle, *Une visite (...), op. cit.*, p. 15.

¹⁶⁵ « Joussetin (Lucien-Hervé) » (1851-1932) », SALKIN-LAPARRA, p. 265-266. De fins tableaux de la société navale dans la base italienne se trouve dans la correspondance Joussetin (SHD-V-M, BB 7-86).

4. 2. 4. Ce que laisse voir la Russie impériale : une méfiance exacerbée par l’alliance ?

Bien avant que leur gouvernement ne fût victime en juillet 1914 d’une accumulation de mensonges et d’omissions russes, les diplomates comme les experts navals français n’ont pas manqué de noter la propension de leurs alliés à faire preuve de dissimulation et de méfiance¹⁶⁶. Paradoxalement, cette attitude est particulièrement marquée à la fin du siècle, alors que l’alliance financière et militaire entre les deux pays est manifestée par une série de gestes et de signaux publics dont le célèbre toast d’août 1897. Si la Russie est bien un pays difficile à percer, les explications ne sont pas aussi simples que le donnent à penser les jugements à l’emporte pièce que certains attachés portent sur les élites nationales¹⁶⁷. Inévitable certes dans un pays autocratique, la dissimulation de tout ce qui a trait au gouvernement est non seulement d’une intensité toute variable, mais, comme dans tout autre pays, ce sont avant tout les circonstances diplomatiques qui déterminent ce qui doit être dit, dissimulé ou travesti. Au premier rang de ces circonstances, la confiance du gouvernement russe envers un pays dont les habitudes politiques, libérales et parlementaires, et l’instabilité supposée atavique n’inspirent ni la confiance ni l’estime.

a. Avant la décennie 1890 : entre « goût du secret » et dévoilement opportuniste

Avant la décennie 1890, les propos des observateurs en poste — les stationnaires de Constantinople — et des officiers missionnés en mer Noire oscillent entre la satisfaction de pouvoir beaucoup apprendre et la déception de ne voir qu’une fraction des forces navales. Détaché en Crimée en 1863 pour inspecter les cimetières navals établis durant le siège de Sébastopol, le LV Cavelier de Cuverville souffre des effets de la crise polonaise contemporaine et avoue avoir craint que « de nouvelles complications (...) ne vinssent fournir des prétextes pour suspecter la nature de ma mission et y apporter des entraves¹⁶⁸ ». En dépit de la suspicion qui enveloppe leurs déplacements, l’officier de marine et son homologue militaire parviennent à passer outre certaines mesures de dissimulation somme toute ordinaires entourant les défenses de Kertch et de Nikolaev. Une décennie plus tard, le ton est tout autre. Muni de lettres de recommandations, le commandant de l’avis à hélice *Corse*, le vicomte Aimé Le Compasseur-Créquy-Montfort de Courtivron se rend en août 1873 dans le port d’Odessa, puis visite les bases d’Otchakoff et de Nikolaev où le jeune officier est reçu cordialement par l’amiral Popov. Témoin de la réorganisation des bases navales, dont les moyens défensifs lui sont montrés, le stationnaire voit également le tout nouveau cuirassé circulaire *Novgorod*, dont l’armement est encore en cours¹⁶⁹. Les relations cordiales que la très

¹⁶⁶ R. Girault, *Diplomatie européenne (...), op. cit.*, p. 272-283.

¹⁶⁷ Arthur Beneteau, « Servir les intérêts français en Russie en plein chaos révolutionnaire. Étude des attachés militaires en Russie, 1916-1920 », *Bulletin de l’Institut Pierre Renouvin*, 2018/1, n° 47, p. 67-68.

¹⁶⁸ SHD-V-M, 190 GG 2-6, LV Cavelier de Cuverville au CA La Roncière Le Noury, 6 août 1863.

¹⁶⁹ SHD-V-M, BB 4-1395, LV A. de Courtivron au ministre de la Marine, VA Dompierre d’Hornoy, « Rapport sur la canonnière circulaire ‘Novgorod’ », 16 septembre 1873.

conservatrice République des Ducs entretient avec la Russie d'Alexandre II ont sans doute servi ce travail d'investigation. Deux années après la dénonciation unilatérale puis négociée du traité de Paris de 1856, la visite en Russie du jeune officier français, permet également de lui montrer l'inutilité d'une stratégie de frappes navales contre la Russie. Le travail d'observation dans les ports de la mer Noire, que mène au second semestre 1873 l'ingénieur Paul Dislère, ne semble pas avoir souffert de mesures particulières de surveillance et de camouflage. Outre les croquis ramenés, ce dernier consacre 14 pages aux batteries circulaires *Popowka* et *Novgorod*¹⁷⁰. Les années suivantes, l'attitude russe s'avère en revanche moins conciliante.

Chargé de suivre les dossiers navals avant la création d'un poste d'attaché naval en 1886, le lieutenant-colonel de Sermet¹⁷¹ incrimine une pratique obsessionnelle du secret qui, des échelons intermédiaires jusqu'au commandement régional, entrave les entretiens et ruine l'esprit des permissions accordées par les ministres et le tsar¹⁷². Ce silence étonne d'autant plus les observateurs français que le rapport des forces en Méditerranée orientale comme la commune crainte des ambitions britanniques au Proche-Orient auraient dû encourager les Russes à partager quelques données. Peut-on parler d'une entreprise de dissimulation systématique ? Obtenant en 1880 l'autorisation de visiter les ports russes de la mer Noire, l'attaché militaire anglais, le lieutenant-colonel George Villiers admet avoir buté, ici et là, sur des obstacles réglementaires, mais n'incrimine que la routine¹⁷³. La germanophobie croissante des élites nationales, l'expérience diplomatique acquise par des marins russes permettent, ici et là, de passer outre le peur de commettre une initiative malheureuse. Hors de Russie, des échanges d'informations se produisent occasionnellement entre officiers subalternes. Durant la crise égyptienne de 1882, le LV Roustan, commandant le stationnaire de Constantinople, obtient d'un vétéran de la guerre russo-turque de 1877-1878, des remarques et des anecdotes intéressantes sur la flotte ottomane¹⁷⁴. Autant que l'on puisse en juger, la création du poste d'attaché naval en 1886 ne change pas la donne.

Prenant ses fonctions, le premier titulaire du poste, le LV Blondel, ne semble pas avoir rencontré de difficultés particulières en visitant les ports de la mer Noire, dont le système de défense et les capacités logistiques sont assez précisément décrits. Tout ce travail est mené bien sûr dans les bornes habituelles imposées à ce type de déplacement où l'on comprend bien ce que l'autre désire montrer et ne pas montrer¹⁷⁵. Son successeur, le commandant Voiellaud (1889-1892) ne laisse

¹⁷⁰ Olivier Azzola, « Une acquisition de la SABIX : Les lettres de Paul Dislère (X 1859), 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 18 juillet 2019. URL : <http://journals.openedition.org/sabix/1172>.

¹⁷¹ Pierre Waksman, « Attachés militaires français de 1900 à 1914 », *Recrutement, Mentalités, Sociétés*, Actes du Colloque international d'Histoire Militaire, Septembre 1974, Centre d'Histoire Militaire et d'études de Défense Nationale, Université Paul-Valéry, 1974, p. 359.

¹⁷² SHD-V-M, BB 4-1415, Lieutenant-colonel de Sermet à la Guerre, 28 avril et 2 mai 1885. Copies transmises Rue Royale. Cette question n'est, hélas, pas envisagée dans l'étude pionnière du colonel Frédéric Gueiton : F. Gueiton, « Attachés militaires et officiers en mission en Russie (...) », art. cité, p. 139-212.

¹⁷³ NA Kew, WO 33-35, Lieutenant-colonel G. Villiers, « Black Sea Ports », 1880, p. 1

¹⁷⁴ SHD-V-M, BB 4-1387, LV Roustan au ministre de la Marine, Auguste Gougeard, 22 mai 1882.

¹⁷⁵ SHD-V-M, BB 4-1415, LV Blondel au ministre de la Marine, VA Aube, « Rapport sur les ports de la mer Noire », 21 novembre 1886.

pas voir dans son grand rapport de janvier 1891 avoir été explicitement gêné. Non seulement les détails des performances de la nouvelle escadre de cuirassés de la classe *Catherine II* sont riches de détails, mais l'observation directe des torpilleurs supplée aux ignorances réelles ou prétendues des officiers chargés de l'accompagner. Parlant des défenses de Sébastopol, l'attaché naval se félicite d'avoir « pu visiter en entier la ligne des ouvrages de côtes, les seuls qui défendent aujourd'hui » ce port appelé à devenir « une place forte de 1^{er} ordre¹⁷⁶ ».

b. Un partenaire bien secret (1894-1897)

Le ton change nettement avec le commandant Marc Hautefeuille (1851-1923) qui prend le poste en décembre 1894¹⁷⁷. Très respecté à Paris pour la qualité et l'abondance de ses rapports — un peu moins de 200 pour la seule année 1896 —, assez craint dans les ports russes où l'on sait ses hautes relations petersbourgeoises, l'attaché naval est furieux des mesures dilatoires qui entravent son travail en 1895 comme en 1896. Sa colère est d'autant plus grande que ses instructions le désignaient comme le futur « trait d'union » entre les deux marines. La crise sino-japonaise de 1895 puis les affaires arméniennes (1895-1896) devaient révéler l'ampleur de la méprise française. La première crise, durant laquelle les Russes, un temps prêts à marcher seuls avec les Britanniques, consentent à travailler avec Paris, montre l'ampleur des malentendus entre les deux alliés. Décidée depuis plusieurs mois, comprend alors Hautefeuille, la suppression de l'escadre russe de la Méditerranée doit faciliter le passage en Extrême-Orient des navires de la Baltique et de leurs meilleurs officiers. Frappé par les mensonges et les omissions de ses interlocuteurs, l'attaché naval promet de signaler toute nouvelle « mauvaise volonté¹⁷⁸ » des Russes. La question arménienne est une nouvelle démonstration de leurs manoeuvres de camouflage. Devant embarquer pour une courte croisière, l'attaché naval est bloqué à Sébastopol, tandis que l'escadre est mise en alerte après l'affaire de la Banque Ottomane à la fin du mois d'août 1896. Sentant que l'on attendait son départ annoncé à Copenhague pour appareiller, Hautefeuille obtient, *in extremis*, de prendre part aux manoeuvres, mais pas « aux exercices de mouillage¹⁷⁹ ». Au-delà de formules lapidaires sur la propension russe à tout cacher, le commandant Hautefeuille voit surtout dans sa quarantaine (relative) la peur de montrer une forte impréparation qui aurait démenti les propos reçus par l'ambassadeur français, le duc de Montebello. Rongeant son frein, l'AN se plaint enfin de n'avoir pu revenir sur la Baltique assister aux manoeuvres de l'amiral Makarov, le meilleur tacticien de sa génération. Le travail de dévoilement se poursuit bien sûr malgré les rideaux de fumée. Durant le second semestre 1896, l'attaché militaire Moulin parvient à percer les réticences russes en mobilisant les agents consulaires, auxquels il donne un questionnaire précis et des consignes de

¹⁷⁶ SHD-V-M, BB 7-23, LV Voiellaud au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Enregistré le 8 janvier par la 1^{re} S^{on} de l'EMG de la Marine.

¹⁷⁷ http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_hautefeuille_marc.htm.

¹⁷⁸ SHD-V-M, BB 7-23, LV Hautefeuille (AN-Saint-Petersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 17 février 1895. Lettre personnelle.

¹⁷⁹ *Ibidem*, Le même au même, 1^{er} octobre 1896. Souligné par lui.

cryptage des messages. Avec une marge d'erreurs qu'il tente de redresser, le commandant Hautefeuille (promu CF en juin 1896) parvient également à suivre, et de près, ce qui se passe dans les ports de la mer Noire où le travail de renseignement consulaire s'avère difficile¹⁸⁰. Si les capacités navales russes sont entourées d'un écran de fumée, les défenses portuaires sont aisées à visiter. Sur leurs batteries et leurs pièces, le commandant Hautefeuille comme son homologue Moulin rapportent une manne de photographies, d'aquarelles et de croquis. Le but des Russes est assez manifeste ici : montrer le fort — leurs défenses portuaires —, et cacher le faible — leur incapacité navale hauturière. Alors que la Russie hésite à régler seule la question ottomane en prenant des gages dans les Détroits, une ligne dure espère arracher la coopération française en mer Égée, afin d'entraver les mouvements de la flotte britannique et lui interdire de remonter la mer de Marmara. Bien intégrés à la société russe, disposant de relais solides en Crimée comme en Ukraine, extrêmement perspicaces, les deux attachés ne sont pas dupes de ces manoeuvres et ne cessent d'exposer les défaillances d'une politique navale agressive. Les tiraillements au sein de la marine de Saint-André sont également percés à jour au fil des conversations, même anodines. Abandonnant son masque de fermeté, le gouvernement de Nicolas II admet, à l'extrême fin de l'année 1896, les limites de ses moyens navals pour solliciter l'aide technique et financière française. Cet aveu est reçu avec soulagement par Hautefeuille, heureux de voir enfin ses analyses reconnues au plus haut niveau de l'État russe¹⁸¹. En outre, Paris dispose, dès lors, d'un levier sur les relations navales. Puisque la marine impériale est contrainte de se tourner vers la France pour obtenir les capitaux et les navires que Witte lui refuse, le gouvernement français peut manifester son désir de voir finir ce régime de demi-silences et d'annonces douteuses, sinon mensongères. Exprimée par le président de la République au tsar Nicolas II, en août 1897, cette exigence ne manque pas de réjouir le commandant Hautefeuille, témoin de cet entretien auquel il avait assisté sur le *Pothuau*. Parlant de son travail passé et de celui de ses collègues, l'attaché naval écrit espérer par « ces relations nouvelles, plus franches et plus cordiales » voir cesser les « avis officiels inexacts » comme « les faux renseignements » des années passées¹⁸². Las ... pour obtenir ce bon rendement, le CF Hautefeuille admet la nécessité de maintenir en Russie un marin connu et compétent. Alors que son avancement exige qu'il obtienne un commandement à la mer, l'attaché naval choisit de sacrifier ses intérêts le temps de lui trouver un remplaçant bien formé.

Si l'hypothèse d'une coopération navale reste très lointaine, plusieurs signes montrent-elles les années suivantes, une attitude plus ouverte ? Apprenant l'arrivée au Levant de l'escadre d'évolutions, ostensiblement chargée de rappeler aux Puissances l'importance des enjeux missionnaires et scolaires nationaux, le gouvernement russe invite en 1899 l'amiral Fournier à rejoindre Sébastopol. Facilité par les ambassades des deux pays, le voyage sur le croiseur *Cosmao* permet à cet officier général de visiter les infrastructures de la base de Sébastopol et quelques navires de l'escadre de la mer Noire. Visite rapide, mais dont le bouillant apôtre de la Jeune École

¹⁸⁰ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre des Affaires étrangères, 22 décembre 1896.

¹⁸¹ *Ibidem*, Le même au même, 27 décembre 1896.

¹⁸² *Ibidem*, Le même au même, « Rapports entre les deux marines », 27 août 1897. Confidentielle.

ramène un *kriegspiel* donnant aux Russes le plein contrôle de la mer Noire et du Bosphore¹⁸³. L'orientation extrême-orientale de la diplomatie de puissance et d'influence russe devait en quelques années ruiner ce regain de coopération loyale.

4. 3. Faire la part des contradictions et des zones d'ombre

Abondantes, les données publiques que rassemblent les experts de l'état-major de la Marine et leurs agents posent un certain nombre d'embarras méthodologiques — trier, clarifier et vérifier les informations reçues — auxquels les analystes d'aujourd'hui sont confrontés, mais sur une toute autre échelle¹⁸⁴. Avant 1914, la difficulté de faire le tri entre des données abondantes, de repérer les erreurs les plus subtiles, était parfaitement bien comprise des marins et des civils que les affaires navales intéressaient. Dans un essai d'une grande finesse publié en 1894, quand l'éventualité d'une confrontation franco-britannique paraît de moins en moins douteuse, Gaston Moch écrit des pages fort caustiques sur « ces choses de la marine » et « pleines de mystère » que l'administration navale s'ingénue à compliquer¹⁸⁵. Au-delà des défiances navalo-bureaucratiques, communes à toutes les vieilles nations occidentales, le problème touche toutes les nations maritimes et pose donc aux agents chargés du renseignement et de l'analyse des embarras bien connus. L'abondance pléthorique des données, leurs contradictions, la restriction volontaire des informations comme les entreprises « d'intoxication » supposent donc un travail d'éclaircissement ouvert ou confidentiel, le recours à l'espionnage s'imposant comme la voie alternative et parallèle au renseignement à visage ouvert.

4. 3. 1. Débrouiller la confusion des données ouvertes

La première difficulté tient aux zones d'ombre comme aux contradictions que révèlent le croisement des informations officielles ou semi-officielles comme le dépouillement de la presse nationale, locale et spécialisée. Rien de bien singulier dans un âge de perfectionnements incessants des armements. Pour tirer au clair les points douteux, la rue Royale fait appel aux consuls, aux attachés navals, comme aux officiers missionnés. L'Amirauté britannique, qui ne dispose pas de service de renseignement dédié avant le milieu des années 1880 suit alors les mêmes procédures et demande des compléments d'information soit au service hydrographique soit au service consulaire¹⁸⁶.

Une grande partie du travail des officiers voués au renseignement consiste donc à répondre à des questionnaires et à vérifier diverses données. En mars 1872, L'Inspection générale de

¹⁸³ AMAE, La Courneuve, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Série, Turquie 300 bis, Amiral Fournier au ministre de la Marine, Lanessan, 27 décembre 1899.

¹⁸⁴ O. Voionmaa, *La politique navale française (...), op. cit.*, p. 65-67.

¹⁸⁵ Patiens, *La défense nationale et la Défense des côtes*, Berger-Levrault et Cie, Paris-Nancy, 1894, p. 4.

¹⁸⁶ NA Kew, ADM 1-6187, *Hydrographic Department (CV Richards)*, « *Report on the Italian Naval Establishment at Spezia* », 4 novembre 1871.

l'Artillerie se tourne vers la rue Royale pour solliciter l'intervention de l'attaché naval à Londres, afin de clarifier certains détails techniques des affûts de côtes Moncrieff, sur lesquels les données sont incomplètes ou ne peuvent être identifiées. Localisant l'un des rapports demandés — alors en cours de traduction à Lorient —, le Cabinet du ministre demande à son attaché naval, le CV Véron, de rechercher systématiquement chez l'éditeur en titre des forces navales, Harrison et Fils, tout ce qui touche aux dossiers intéressant l'artillerie de navale et de côte¹⁸⁷. Au retour de leur enquête dans les Détroits puis en mer Noire en 1886, le tandem Massé-Romazzotti apporte d'importants développements sur la supériorité des torpilleurs de la firme Auguste Normand sur les torpilleurs allemands¹⁸⁸. Très intéressé, l'amiral-ministre Aube demande un complément d'informations pour « tirer au clair les différences nautiques des torpilleurs Schernau et Normand », puisqu'il « semble que la vitesse obtenue sur le bateau-canon est en faveur du type Schernau, mais c'est à vérifier par l'expérience¹⁸⁹ ». En 1890, l'attaché en poste en Russie poursuit l'analyse comparée des torpilleurs de la mer Noire qui lui avait permis de confirmer le rapport Massé-Romazzotti. Il est également en mesure de répondre à la question posée par la Défense mobile de Toulon sur le revêtement du pont de ces unités¹⁹⁰. La clarification des données ouvertes ou non est également au centre du travail à Rome. Pour le seul premier semestre 1895, la rue Royale demande à son agent de préciser la composition des escadres d'active et de réserve, d'approfondir la question de l'aluminium sur les contre-torpilleurs légers péninsulaires, d'obtenir de plus amples détails sur la manière dont s'effectuent les exercices de tir des torpilleurs italiens et sur les obus au fulmicoton employés à bord¹⁹¹. En décembre de cette même année 1895, un bruit répandu par l'*Italia Militare* sur les effectifs des réserves de la *Regia Marina* trouble la rue Royale qui demande à son AN de tirer cela au clair. L'année suivante, le poste romain doit encore vérifier la véracité d'un article livournais portant sur la création d'un port de guerre à Licata en Sicile. Une demande de vérification est de nouveau répétée en 1898 ... outre quelques précisions à ramener de Tarente. Avec la fin du siècle, l'émergence d'une presse grand public à sensation, particulièrement outre-Manche, complique le dévoilement des réalités navales, enveloppées de rumeurs journalistiques. Ayant eu beaucoup de mal à débrouiller l'écheveau des mensonges et des omissions russes durant la crise arménienne de 1895-1896, l'attaché naval en Russie grogne de voir le Quai d'Orsay ne pas manifester la même

¹⁸⁷ SHD-V-M, BB 8-1787 bis, IGA Frébault, Note pour le cabinet du Ministre, 23 mars 1872 ; *ibidem*, Réponse le 8 juin 1872.

¹⁸⁸ SHD-V-M, BB 7-23, LV Voiellaud (AN-Saint-Petersbourg) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Enregistré le 8 janvier par la 1^{re} s^{on} de l'EMG de la Marine.

¹⁸⁹ SHD-V-M, BB 4-1449, Note de T. A. (Théodore Aube) s. d. sur la page de garde du rapport manuscrit du LV Massé et du sous-ingénieur des constructions navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople Nikolaïeff et Sébastopol », 30 novembre 1886.

¹⁹⁰ SHD-BB 7-23, Commandant Voiellaud, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Rapport reçu par l'EMG de la Marine le 8 janvier 1891.

¹⁹¹ SHD-V-M, BB 7-86, EMG, 1^{re} section au LV Jousset (AN-Rome), « Accusé de réception. Tenir le ministre au courant des événements de l'Érythrée », 9 février 1895 ; *Ibidem*, Le même au même, « Demande de divers renseignements », 20 mars 1895 ; *ibidem*, Le même au même, « Remerciements. Demande de renseignements », 20 avril 1895.

prudence. En juin 1897, la crédulité de l'ambassade à Londres, plaçant sa confiance dans le *Daily News*, le mène à cette cruelle mise au point :

« Notre ambassade à Londres aurait été étonnée en lisant ce journal et aurait télégraphié à Paris, (...) je ne comprends pas cette émotion. Cette escadre est restée armée jusqu'au 26 mai ainsi que j'ai eu l'honneur de vous le faire connaître et comme toute escadre armée, elle faisait des sorties de temps à autre pour s'exercer. (...) On devrait cependant être habitué à ces nouvelles tendancieuses que les agences anglaises n'ont pas cessé de lancer cet hiver ; je les ai suivies attentivement et si elles avaient été vraies, les Russes (...) eussent eu un instant 46 cuirassés dans la mer Noire. Il y en a 6 en tout¹⁹² ».

Nécessaire partout et pour toutes les marines, la clarification des incertitudes et des zones d'ombre est plus fréquente et bien plus indispensable dans les pays où les traditions politiques autoritaires, une certaine confusion administrative, les projets ambitieux improvisés et démesurés alimentent la confusion.

En Italie, les campagnes de presse alarmistes, le maquis des décisions bureaucratique, les demi-silences des débats parlementaires brouillent en effet régulièrement les informations que l'attaché naval doit donc clarifier. Interrogé, le 20 novembre 1889, le LV Néron de Surgy confirme l'exagération d'un article de l'*Esercito Italiano* du 23 octobre pour « ce qui touche la défense des côtes ». En juillet 1891, le ministère de la Marine avoue s'y perdre entre les annonces des décrets royaux sur les stations secondaire des torpilleurs italiens (1881, 1887 et 1889), les informations recueillies à Rome en 1890 sur cette question et ce que donne à comprendre un récent « entrefilet qu'il donne comme officiel » de *L'Italia militare e marina*. Perplexe, le ministère se tourne donc vers l'attaché naval pour débrouiller cette question ... et bien d'autres, relatives ou non aux défenses côtières et portuaires¹⁹³. Outre ces questions techniques, l'AN doit débrouiller à la fin de l'année 1895 le vrai du faux des rumeurs alarmistes de guerre internationale au Proche-Orient entretenues par les massacres des Arméniens ottomans. Des entretiens répétés avec les chefs de la Marine, mais également l'analyse de la situation navale et des ambitions italiennes en Érythrée servent à démontrer la prudence, pour ne pas dire l'attentisme du gouvernement Crispi. La présence d'une station au Levant, chargée d'appuyer les ambitions est-africaines, voire chinoises de l'Italie, devient alors plus compréhensible¹⁹⁴. Familier des cercles parlementaires et navals péninsulaires, le commandant Jouselin débrouille le montage financier de l'achat d'un croiseur britannique, livré initialement à la Chine, dont la justification officielle était fort douteuse¹⁹⁵.

Dans l'empire ottoman, l'impéritie administrative et l'absence de données sûres compliquent régulièrement le travail de collecte et d'analyse des experts *in situ* et parisiens. En 1908 et par la suite, le retour aux pratiques parlementaires comme la liberté de la presse restaurée ne clarifient pas

¹⁹² SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 8 juin 1897.

¹⁹³ SHD-V-M, BB 7-81, Ministère de la Marine à l'AN (Rome), 30 juillet 1891.

¹⁹⁴ SHD-V-M, BB 7-86, LV Jouselin (AN-Rome) au ministre de la Marine, EMG 1^{re} section, « Bruits de presse alarmants », 10 novembre 1895.

¹⁹⁵ SHD-V-M, BB 7-92 (fascicule 21), CF Jouselin (AN-Rome) au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 9 mai 1899.

la donne. Associé aux rumeurs colportées par les journaux de Constantinople, le flux des annonces officielles ou semi-officielles enveloppe d'un épais brouillard les projets turcs de relèvement naval, dont on ne sait trop prévoir l'issue. Chaque rapport que le commandant de la « *Reine Blanche* » transmet à la Rue Royale entre 1909 et 1910 ne cesse ainsi de démentir ce que les précédents affirmaient ou laissaient penser¹⁹⁶.

4. 3. 2. Déjouer les restrictions inattendues et les manoeuvres de camouflage

Outre les embarras que leur posent la profusion des données et leur confusion involontaire, les agents occasionnels ou réguliers de la Marine se heurtent à divers obstacles dressés par les administrations navales et dont les principaux sont le camouflage des informations et leur restriction.

Le camouflage des projets militaires est une procédure bien connue dont les premières victimes sont bien souvent les parlements et représentants nationaux. En août 1902, un analyste britannique loue l'habileté de l'administration austro-hongroise qui, profitant de l'ignorance et de l'indifférence des parlementaires de l'intérieur de l'Empire, leur fait voter « le remplacement » d'unités depuis longtemps désarmées et détruites, mais que la plupart des délégués croient encore en service. Non moins habilement, la désignation systématique des nouvelles unités comme de simples garde-côtes dissipe les dernières appréhensions d'un parlement par trop « terrien »¹⁹⁷. Nul marin n'ignore en outre que les grands marchands d'armes européens gonflent certains chiffres pour prétendre à la première place. Commentant les essais du *Black Prince*, le 22 juillet 1861, le commandant Pigeard doute de la véracité des pointes — un étonnant 15 noeuds —, non sans ajouter : « je sais par expérience que les constructeurs sont fort enclins ici à enfler leurs chiffres »¹⁹⁸. La compétition internationale opposant les marchands d'armes européens en Europe, mais également en Amérique du Sud, les mène à des pratiques similaires, qu'encouragent les imprudences et les ignorances locales. À la fin du siècle, « la prime aux excédents de force développée » accordée par la marine russe à ses fournisseurs encourage-t-elle les constructeurs étrangers à pousser la chauffe lors des essais afin d'enregistrer de magnifiques résultats ? Sans doute. Inutile d'ajouter que les commandants des navires achetés et leurs mécaniciens ne parviendront pas à reproduire de telles vitesses à moins de mettre leur bâtiment en danger¹⁹⁹. Ces manières de maquignon, ces demi-mensonges, voire ces intoxications ne sont pas, par ailleurs, le monopole de l'industrie privée. Alors que la menace d'une guerre demeure à l'horizon des relations franco-italiennes entre 1886 et 1887, la *Regia Marina* est suspectée de gonfler les performances de ses croiseurs et de ses navires de ligne. Requis ou de leur propre initiative, les hommes de métier n'ont toutefois pas de mal à

¹⁹⁶ SHD-V-M, BB 7-132, Commandant de la *Reine-Blanche* au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrère, 3 mai 1910.

¹⁹⁷ NA Kew, ADM 231-35 (651), « *Report on Foreign Naval Affairs* », Août 1902, p. 2-3.

¹⁹⁸ SHD-V-M, BB 4-1401, Commandant Pigeard (AN-Londres) au ministre de la Marine, Justin Chasseloup-Laubat, 7 août 1861.

¹⁹⁹ SHD-V-M, BB 7-23, Commandant Voiellaud (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Mer Noire. Sébastopol », Décembre 1890. Rapport reçu et enregistré par l'EMG, le 8 janvier 1891.

débrouiller les plus lourdes omissions comme les mensonges par le croisement des données et leur vérification. Pour le dire en termes plus terriens, ce sont de vieux maquignons à qui on ne fait pas prendre une vieille rosse, retapée avant la foire aux bestiaux, pour une belle jument. Anticipant les plans de mobilisation italiens de 1895, le commandant Jouselin, alors en poste à Rome depuis une année, s'appuie sur le budget de la marine royale et quelques documents officiels, en prenant soin de rapporter les demandes en hommes avancées par la Marine aux effectifs de paix et de guerre effectivement prévus au budget. Une fois l'authenticité et la sincérité du budget confirmées, l'attaché naval s'appuie sur ce document pour son exposé. À la veille de la Grande Guerre, le camouflage des effectifs réellement mobilisables par l'armée allemande mène les attachés naval et militaire en poste à Berlin à travailler de concert en suivant de près la presse officielle et la nouvelle loi militaire²⁰⁰.

Bien plus difficile en revanche s'avère le percement des mesures de sécurité enveloppant les bases navales et les ports de guerre. Sans être aussi tatillons que leurs homologues nippons, dont le souci du secret est poussé à l'extrême, les Austro-Hongrois, les Allemands comme les Britanniques sont notoirement connus pour envelopper leurs sites sensibles d'un efficace appareil de mesures restrictives et policières²⁰¹. À Gibraltar, où les mesures de police sont très strictes depuis le XVIII^e siècle, les agents consulaires peuvent-ils faire mieux que de suivre les mouvements dans les ports marchand et militaire et signaler les modifications les plus spectaculaires, telles que l'installation sur le Rocher de deux canons Armstrong de 100 t. en 1885²⁰² ? Appliquées à la lettre près, les mesures assurant la confidentialité des sites navals et militaires austro-hongrois sont également très difficiles à percer. En août 1899, un attaché militaire visitant le port de guerre de Pola signale l'existence de forts récents couronnant les hauteurs dominant la rade, mais qu'il lui est absolument impossible de visiter et dont il ne peut ni donner le nombre exact ni mesurer l'importance. Détaché à Fiume en 1906 où il demeure une année, le président de la commission chargée de la recette des torpilles confirme n'avoir pu quasiment rien engranger en une seule année, au-delà des seules questions techniques pour lesquelles il avait l'accréditation nécessaire :

« Pour tout ce qui concerne Pola, les moyens de défense, je n'ai rien à ajouté à ce que j'ai consigné dans mon rapport de fin de mission en octobre 1901. En séjournant à Fiume, il est à peu près impossible de faire une moisson de renseignements sérieux. Les officiers de la marine autrichienne qu'on rencontre ici, appartiennent à l'Académie de Marine où ils sont professeurs. D'une courtoisie parfaite, ils sont peu communicatifs et très mesurés dans leurs propos. En outre, tous les officiers étrangers en mission à Fiume,

²⁰⁰ Amiral de Faramond, *Souvenirs d'un Attaché naval en Allemagne et en Autriche, 1910-1914*, Paris, Librairie Plon, 1932, p. 103-113.

²⁰¹ S. Davy, *Le poste d'attaché naval français au Japon (1899-1922) : observatoire stratégique en Extrême-Orient*, op. cit., p. 34-41.

²⁰² SHD-V-M, Consul de France (Gibraltar) au ministre de la Marine, C.A. Galiber, 14 mai 1885 ; *ibid.*, Le même au même, 21 mai 1885. Les précisions techniques relatives à la portée comme aux gargousses proviennent du J. O. de la colonie. En 1894, la quai d'Orsay transmet à la rue Royale un document assez comparable et assez décevant d'une dizaine de pages sur les défenses de La Valette. Cf. BB 7-50, *Correspondance de Malte (1894-1893)*.

connus de l'autorité qui les surveille très discrètement sont tenus, surtout depuis quelques mois à une très grande réserve s'ils ne veulent pas s'exposer à de multiples ennuis²⁰³ ».

Dans ces conditions, le recours aux procédures de collecte extra-ordinaire — l'espionnage consulaire ou l'interrogatoire poussé des déserteurs — s'avère indispensable. Dans l'empire ottoman, comme en Espagne et dans la péninsule, les mesures de sécurité ordinaires ne présentent certes jamais le même degré de sévérité, mais peuvent être soudainement renforcées au gré des tensions politiques et des alarmes. Tout étonné par les bruits de guerre contre la France qui circulent en août 1889, le LV Néron de Surgy reçoit d'un officier italien rencontré à Rome la ferme recommandation de ne pas aller à Porto Venere, « parce qu'il n'y avait absolument rien à y voir »²⁰⁴. Le commandant Néron de Surgy s'empresse bien sûr de s'y rendre, ce dont les Italiens ne pouvaient guère douter. Prenant une barque pour une promenade en mer, un alibi aussi vieux que l'espionnage maritime, l'attaché naval constate sur l'île Palmaria face à Porto Venere l'achèvement de quatre ouvrages, construits en moins de six mois, et le relèvement d'une ancienne batterie à la pointe de Scuola sur l'île de Palmaria. Examinant les lignes de mines sous-marines mouillées entre Palmaria et Tino, l'officier enregistre le détail suivant :

« Mon batelier m'a également dit qu'une ligne de torpilles était établie entre la tour de la Scuola et la pointe Moralonga [de l'autre côté de la baie] (...) il m'a montré une chaîne fixée à une manille scellée dans le roc, à fleur d'eau, au pied de la tour et s'enfonçant dans l'eau dans la direction de Moralonga. Toutes les torpilles de la ligne seraient reliées entre elles par des chaînes semblables et le dernier bout de chaîne venant de fixer au rocher du pied de la tour, servirait à relever la première torpille de ce côté. Il m'a dit également que des torpilles étaient également mouillées dans les deux passes de la digue²⁰⁵ ».

Doutant fort de cette information, le commandant Néron de Surgy en admet toutefois la vraisemblance en lisant, le soir même, les instructions de la capitainerie du port sur les deux passes de la rade. En imaginant même que toutes ces données soient une manœuvre d'intoxication, confiée à un quartier-maître grimé en batelier, cette collecte d'informations directes et leur croisement n'en demeurent pas moins assez exemplaires d'une pratique de reconnaissance poussée, très banale par ailleurs et permettant, une fois les données ouvertes collectées, d'y voir un peu plus clair en observant de visu « *what's over the hill* ».

4. 3. 3. De l'information à l'analyse : échelons régionaux et parisiens

Le renseignement militaire et naval au XIX^e siècle passe toujours par le truchement d'agents ou de correspondants locaux qui savent ou devinent les attentes de leurs interlocuteurs comme de

²⁰³ SHD-V-M, BB 7-181 (63), « Rapport de fin de mission du capitaine de frégate Fauque de Jonquières, Président de la commission de la recette des torpilles et du matériel de torpillerie commandés à M. M. Whitehead par les marchés des 19 janvier et 13 juin 1905 », 21 janvier 1907.

²⁰⁴ SHD-V-M, BB 7-25, Commandant de Surgy (AN-Rome) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Préparatifs de guerre faits à La Spezia (...) », 10 août 1889. Confidentiel.

²⁰⁵ *Ibidem*.

leurs supérieurs. Le tout premier échelon de cette collecte, composé d'agents consulaires et d'informateurs occasionnels, ne s'engage pas bien sûr dans un travail d'analyse-prospective qui dépasse leurs compétences et leur appréhension des priorités tactiques et stratégiques. Mieux informés, plus compétents, les chefs d'escadre, le commandant de la station du Levant, les attachés navals en Italie comme les stationnaires de Constantinople sont en mesure en revanche d'accompagner leurs rapports factuels d'une appréciation plus générale des affaires ou d'un point de synthèse sur la situation. Dès leur entrée en fonctions, les commandants de la station du Levant, une fois sondés les agents diplomatiques et consulaires les plus notables, résument pour la rue Royale la situation économique et politique en Grèce et dans l'empire ottoman, signalent les tensions nationales et confessionnelles, rapportent tous les incidents. Concentrant les informations qu'il recueille et celles qu'il reçoit des agents consulaires et des missionnaires, cet officier est donc en mesure de fournir à la Rue Royale une masse de données topographiques, militaires et politiques, variées et sur des échelles extrêmement variées. Le 17 novembre 1875, le CV Grivel envoie à Paris un rapport très détaillé sur Lesbos, « une des plus belles îles de l'Archipel », dont il estime la valeur militaire dans l'hypothèse de l'effondrement de l'empire ottoman. Le 2 décembre, il communique à Paris les impressions du commandant du *Gladiateur* qui, revenu des Dardanelles, analyse longuement la mise en batterie de pièces Krupp²⁰⁶. Cinq années plus tard, son successeur fait parvenir à Paris les copies des rapports transmis par le stationnaire du Bosphore sur les défenses des Détroits et sur les marines bulgare et roumaine. Ce croisement constant de renseignements n'est pas transmis à Paris sans un premier travail de classement et de synthèse. Ces fonctions d'analyse ou de prévisionniste sont particulièrement importantes dans une région où Paris entend défendre son influence, sans pour autant déstabiliser les autorités en place. Suivant de près les agissements subversifs occultes des Britanniques en Crète, que lui rapporte le consul de France à La Canée, le CV Grivel examine, le 22 février 1876, les difficultés et les avantages d'une emprise britannique sur l'île qu'il juge « presque aussi nécessaire à la Grande-Bretagne que Malte et le canal de Suez, pour assurer ses communications orientales²⁰⁷ ». Allant plus loin, Grivel replace les projets anglais dans la suite des affaires d'Égypte qu'il avait suivies et commentées en 1875, en s'appuyant sur les déclarations des premières figures du Cabinet à Londres. Opposant la politique de gages préventifs que la Grande-Bretagne ne manquera pas de mener aux ambitions orientales russes, le commandant du *Château-Renault* finit par un court panorama d'une situation financière désespérée.

Compilant les données fournies par leurs correspondants navals, diplomatiques et militaires, les officiers spécialisés de l'EMG mènent ce travail analytique et surtout synthétique, avant de fournir diverses études sur les marines et les défenses côtières étrangères. Le CEM, qui chapeaute leur action, est toutefois gêné par la multitude des tâches administratives qui sont les siennes et la brièveté ordinaire de ses fonctions, le poste étant lié à celui du ministre. Sous la III^e République, le départ de celui-ci entraîne en effet le départ de son subordonné. Outre son équipe rapprochée de conseillers et ses correspondants, le ministre peut, théoriquement, compter sur les avis des chefs de

²⁰⁶ SHD-V-M, BB 4-1396, CV Grivel au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 17 novembre 1875 ; *ibidem*, Le même au même, 2 décembre 1875.

²⁰⁷ *Ibidem*, Le même au même, 22 février 1876.

la marine invités à siéger dans des comités techniques et un conseil consultatif. Le CSM, qui remplace le conseil d'Amirauté depuis 1895, n'est pas directement engagé dans un travail d'analyse qui reste l'apanage des bureaux spécialisés. En amont de leur réunion, les membres de ce conseil s'en tiennent, chacun de son côté, à fournir au ministre des réponses à ses questions comme à divers mémoires qu'il leur transmet. Ce que chaque officier général peut alors écrire reflète son savoir propre, mais également ses priorités immédiates comme préfet maritime ou comme chef d'escadre.

5. Beaucoup d'agents occasionnels et quelques professionnels du renseignement

Le renseignement naval français au XIX^e siècle est un travail collégial où les premiers violons sont une poignée de marins — les analystes de la rue Royale, les attachés navals et les stationnaires de Constantinople —, une dizaine d'agents consulaires dédiés à cette tâche et quelques équipes de militaires qui travaillent à la reconnaissance des côtes étrangères et de leurs systèmes défensifs. Ces praticiens ou quasi-professionnels du renseignement, qui disposent parfois de réseaux, n'ont pas éliminé le recours régulier à des correspondants, issus des forces armées — stationnaires, pilotes, hydrographes —, qui rendent de grands services là où ni la marine de guerre ni l'armée ne peuvent entretenir d'attachés²⁰⁸. Enfin les « utiles contacts », voire les « Honorables Correspondants », que sont les commandants des paquebots des messageries maritimes, les officiers de réserve, mais également des officiers étrangers francophiles complètent le dispositif.

5. 1. Les officiers « à la mer » et les « utiles contacts » : les premiers soutiers du renseignement naval

Dans ce travail du renseignement, compliqué, nous l'avons vu, par l'abondance des informations ouvertes, plusieurs groupes jouent le rôle de soutiers ou de manoeuvres dont le travail se borne à ramener des micro-informations factuelles — ainsi la présence d'un croiseur anglais aperçu dans un port du Levant — mais dont l'abondance, la précision et les précisions concrètes sont sollicitées par la rue Royale.

²⁰⁸ SHD-V-M, BB 7 81, Ecole de pilotage de l'Algérie-Tunisie, 5 septembre 1907.

5. 1. 1. Au gré des escales et des croisières des navires de l'État : un chalutage banal de faits et d'observations

Durant ses croisières et lors de ses escales, tout officier commandant un navire de l'État se doit de signaler les forces navales étrangères rencontrées et les faits les plus notables²⁰⁹. Ces données ne suivent pas de ligne directrice avant le 25 octobre 1851. Des instructions ministérielles imposent alors l'emploi d'un « tableau », c'est-à-dire d'un petit cahier pré-imprimé. Intitulé les « Renseignements à fournir par les commandants en cours de campagne »²¹⁰, ce document est composé de cinq grandes parties — nautique, commerciale, sanitaire, politique, navale et militaire — que l'officier remplit et renforce, le cas échéant, d'une annexe. Les faits jugés intéressants et les enquêtes poussées font l'objet de rapports détaillés qui suivent les mêmes voies hiérarchiques. Une fois reçues à Paris, les données étoffent les dossiers sur les flottes de guerre et les ports étrangers.

Tout ce qui touche à la navigation tient la première place dans ces tableaux de renseignement. L'officier y indique les vents dominants, mentionne les incidents nautiques et climatiques les plus notables, signale enfin les points dangereux, mal ou non cartographiés. Ces données nautiques complètent les tableaux des températures et des pressions atmosphériques que les officiers de santé embarqués sont tenus de consigner. Renforcés par ce que peuvent dire les agents consulaires rencontrés, les renseignements militaires portent sur les bâtiments de guerre croisés et sur les ports visités dont on décrit les défenses et les infrastructures. Ce travail spécifique est, comme aujourd'hui, confiée à un officier subalterne, « chargé des bâtiments étrangers », épaulé le cas échéant par des aspirants qui apprennent ainsi à reconnaître la silhouette des unités étrangères. Les circonstances pèsent, bien sûr, sur la régularité et l'ampleur des envois. La consultation d'autres fonds montre que les envois dépendent également du théâtre maritime. L'Amérique du Sud, les mers extrême-orientales, le Pacifique sont mieux couverts que les mers européennes.

La plupart des observations sont collectées dans les rades foraines, ainsi Villefranche, les grands ports de commerce — Smyrne, Naples, Barcelone, Palerme, Syra — où sont réunies les possibilités de voir des navires de guerre étrangers et les défenses côtières. Visitant La Sude en décembre 1871, le commandant du *Limier* y trouve une escadre turque de cinq navires, dont l'armement est sommairement décrit. Une courte description des travaux de l'arsenal, alors interrompus, clôt la notice transmise à la rue Royale. Plus rarement, ce sont les ports mixtes, tels Gibraltar et Malte qui font l'objet de travaux de routine, accomplis par observation visuelle éloignée²¹¹. Ponctuellement, ce sont les petits ports, tels Haïffa et Larnaca, qui sont l'objet d'une notice ou d'une brève remarque. Ayant relâché à plusieurs reprises à Chypre, le *Voltigeur* rappelle, en

²⁰⁹ S'ils sont en mission particulière ou autorisés à passer outre les étapes hiérarchiques, les officiers sont autorisés à transmettre directement leurs informations au ministre de la marine.

²¹⁰ SHD-V-M, BB 4-1397, « Lettres des Commandants à la mer années 1880-1881-1882 ». Une excellente série de ces tableaux se trouve dans ce volume. On peut également consulter avec profit le dossier G. « Péninsule et Portugal » de la sous-série BB 4-1024.

²¹¹ SHD-V-M, BB 4-1402, LV Adolphe Hallez, *Le Flore*, « Renseignements confidentiels sur les défenses de Malte », 8 juin 1882.

octobre 1882, n'avoir vu aucun ouvrage défensif depuis l'occupation anglaise et l'absence de toute pièce côtière²¹². Occasionnellement, les autorisations étrangères permettent aux commandants des croiseurs de se rendre en des lieux ordinairement fermés. Ainsi le commandant du *Gladiateur*, le stationnaire de France à Salonique, est-il invité à remonter les Dardanelles en décembre 1875 afin de visiter les nouvelles batteries que le gouvernement turc, inquiet de la détérioration de la situation balkanique, envisage de doter de canons Krupp²¹³. En novembre 1882, le commandant du *Lynx*, un des stationnaires du Levant, assiste à l'entrée de la Corne d'Or à un essai de torpille, avant de s'entretenir avec l'inventeur et rapporte, quelques jours plus tard, le déroulement de nouveaux essais²¹⁴.

Sans apporter beaucoup d'éléments techniques inédits, les « tableaux de renseignement » et les rapports qui proviennent des officiers « à la mer » sont précieux. Ils permettent d'actualiser les données techniques et donnent à Paris une forme d'analyse immédiate permettant de précipiter des choix. En 1875, un des lieutenants de vaisseau du navire-amiral de la station du Levant signale des défaillances dans la mise à feu des pièces Krupp d'une frégate cuirassée austro-hongroise. Tout laisse à penser que ces embarras, bien communs au demeurant, ont été confiés par l'un des officiers de la frégate lors d'une conversation informelle²¹⁵. Au tout début des années 1890, les visites de courtoisie échangées entre les officiers français et leurs homologues britanniques alors en escale à Toulon permettent de confirmer ce que les marins savent de l'amélioration des cadences de tir l'artillerie lourde et moyenne dans la *Royal Navy*. La comparaison des pièces françaises de 100 mm et de 140 mm avec les pièces de 120 et de 150 mm adoptées par les Britanniques (et les Italiens) est alors assez instructive pour suggérer la conversion des pièces françaises et l'augmentation de leur calibre. Les visites protocolaires dans les ports français et étrangers sont également utiles, au tout début de la décennie 1890, pour percevoir les progrès de la *Regia Marina*. Dans un long rapport sur les mesures à prendre pour renforcer l'escadre active et l'escadre de réserve, le VA Rieunier rappelle, en avril 1892, l'impression profonde que fit sur les états-majors français « la comparaison de l'armement des bâtiments italiens avec les nôtres lors de leurs rencontres à Barcelone et à Toulon²¹⁶ ». Deux années auparavant, l'amiral Bergasse du Petit-Thouars avait communiqué à Paris des conclusions assez similaires fondées sur les notices de ses subordonnés récapitulant leurs impressions lors d'une visite protocolaire. Formé par des milliers d'heures de croisières et d'exercices divers, le regard marin permet de jauger la valeur d'un navire. La marche d'une frégate, la manière dont un vaisseau prend son mouillage, la tenue à terre des personnels d'une division, apportent en effet des détails introuvables dans la presse spécialisée nationale dont la première

²¹² SHD-V-M, BB 4-1397, C^{mt} du *Voltigeur* au C^{mt} de la station du Levant, 11 octobre 1882.

²¹³ SHD-V-M, BB 4-1396, Extrait d'une lettre du CV Grivel, C^{mt} de la station du Levant, 2 décembre 1875.

²¹⁴ SHD-V-M, BB 4-1397, C^{mt} du *Lynx* au C^{mt}. de la station du Levant, 15 novembre 1882 ; *ibidem*, Le même au même , 19 novembre 1882.

²¹⁵ SHD-V-M, BB 4-1396, C^{mt} de la Station du Levant au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, Septembre 1875.

²¹⁶ 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.

source d'information est ... la presse navale et maritime étrangère. En 1909, le commandant de la division navale du Maroc, le CV Senès, dresse un bilan accablant des stationnaires espagnols — « de tout petits bâtiments » — dont les officiers, vieilliss, sont incapables de faire face à une situation imprévue²¹⁷. La médiocrité manœuvrière de l'escadre ibérique, qu'il observe trois années plus tard, confirme l'incapacité absolue de l'Espagne d'Alphonse XIII de peser dans les éventuelles luttes navales dans la zone des Détroits. À la fin du siècle, plusieurs missions internationales de maintien de paix permettent aux marins de donner des détails concrets sur les habitudes et les défaillances de leurs partenaires. Les stationnaires français déployés dans les eaux crétoises en 1897-1898 jugent — sévèrement — leurs homologues italiens comme leurs alliés russes. Pourtant bien connus, l'alcoolisme et le laisser-aller des officiers impériaux les frappent fortement. Ce regard concret et sans cesse actualisé s'avère également précieux au commencement de la Première Guerre balkanique (octobre 1912 -mai 1913). Alors que la censure pèse sur la presse ottomane, les états-majors de la division légère déployée au Levant collectent à Syra, à Gallipoli comme à Constantinople un tableau au plus près de la situation militaire²¹⁸. Le propos des états-majors de l'escadre française déployée en Orient s'appuie non seulement sur leurs impressions, mais aussi sur les confidences de leurs homologues ottomans dont ils voient bien le découragement devant le désastre. Présenté, en février 1913, au commandant en chef des forces navales ottomanes, un officier du *Léon-Gambetta* obtient de lui un tableau nuancé des récents affrontements avec la marine hellénique. Frappé par l'absence de toute forfanterie et l'aveu des avaries infligées par les Grecs, le CA Dartige du Fournay tient la confiance pour sûre²¹⁹.

5. 1. 2. Les hydrographes : avoir l'oeil sur les côtes, reconnaître les défenses et préparer les descentes

A l'instar des pilotes, les hydrographes sont et demeurent essentiellement des praticiens des eaux brunes. Les missions hydrographiques au premier XIX^e siècle s'intéressent rarement et ponctuellement aux grandes profondeurs comme à la haute mer. Bien que les entreprises cartographiques en eaux profondes se fassent plus fréquentes après 1850 pour aider la pose des câbles télégraphiques et soutenir le travail des océanographes, le gros du travail hydrographique se déroule, comme par le passé, dans les eaux littorales. Comme par le passé, les cartographes de la Marine travaillent à mieux repérer les têtes de roches, suivent le mouvement des bancs, affinent enfin la connaissance des passes et des rades. Savante et philanthropique, cette présence pérenne dans les eaux étrangères n'exclut pas, loin s'en faut, une attention constante aux enjeux militaires²²⁰. Nul n'ignore en effet que le succès d'une descente se joue aux approches d'une plage

²¹⁷ Cf. SHD-V-M, BB 7-80, Pochette « Espagne », 61, 1911.

²¹⁸ SHD-V-M, BB 7-161, CA Dartige du Fournay au ministre de la Marine, Pierre Baudin, 17 février 1913.

²¹⁹ *Ibidem*.

²²⁰ S. Laurent, *Politiques de l'ombre (...)*, *op. cit.*, p. 172-173.

dont on doit connaître les fonds, les courants et signaler les ouvrages militaires les plus proches²²¹. Menant entre 1838 et 1840 une mission de triangulation dans le « royaume de Tunis », le capitaine Falbe expose le « bon état » du grand bastion du fort Andalouze, mais signale l'état délabré de la redoute du village El Melassin et le mauvais état de la muraille du fort El Qasba. En revanche, le fort de la Goulette, le plus exposé aux attaques navales, est bien entretenu et ses canons en bon état. Les plus gros calibres, des pièces de 24 et de 36, sont de la même force que les canons équipant un vaisseau de ligne²²². S'il ne s'agit certes pas d'une forteresse imprenable, l'ouvrage est largement en mesure de contrer l'attaque d'une frégate ou d'une petite division. Sans jamais être prioritaire, le travail de reconnaissance militaire côtière est conduit régulièrement tout au long du premier XIX^e siècle en suivant les procédures employées lors des *French Wars*. En temps de guerre comme en temps de crise, ainsi à la fin de 1840 comme au tout début de 1854 en mer Noire, l'approche est menée avec une certaine prudence. Progressant de nuit, les canots, dont les avirons sont enveloppés de chiffons ou de fourrures, avancent au plus près des côtes, soit pour y placer des bouées et des marques, soit pour relever les dernières modifications apportées aux batteries adverses. Plus souvent, le travail se mène à terre dans les semaines précédant l'attaque en interrogeant les marins du commerce et les pêcheurs locaux. Bien connue, la préparation des attaques amphibies alliées durant la guerre de Crimée marque l'apogée des hydrographes dans la reconnaissance tactique.

a. La guerre de Crimée : l'apogée d'une hydrographie de combat

Après avoir participé à la reconnaissance cartographique des côtes russes de la Crimée en 1854, les hydrographes apportent leurs savoirs pratiques à la préparation des raids que les Alliés veulent conduire pour abattre la résistance russe en mer d'Azov, sur les arrières de Sébastopol. Connaissant bien les traquenards des côtes sableuses de cette mer, le commandant Cloué, commandant le bien nommé *Guidon*, reçoit, en juin 1855, de l'amiral Bruat le soin de suivre les mouvements ennemis sur la flèche d'Arabat, une étroite langue de sable séparant la mer d'Azov de la mer Putride. Les hydrographes sont également très actifs avant l'attaque de Kinburn. C'est également au commandant Cloué que l'amiral Bruat demande de préparer l'attaque de cette place forte barrant l'embouchure du Dniepr. Sa prise devait précéder l'attaque de Nikolaev, la dernière base navale russe en service. Non seulement le commandant du *Guidon* devait fournir à « chaque capitaine un croquis de l'embouchure du Dniepr », mais l'amiral attend aussi de Cloué un « plan construit sur une très grande échelle, accompagné d'une vue des forts et des batteries » où seront reportés « aussi exactement que possible le nombre des canons, la direction de leur feu, et l'extrême portée présumée²²³ ». L'incertitude enveloppant la profondeur des estuaires du Dniepr et du Bug,

²²¹ Instructions de l'Hydrographe de l'Amirauté au commandant du *Thunder*, 1837, citées par Sir Archibald Hay, *The Admiralty Hydrographic Service 1795-1919*, Londres, H.M. Stationery Office, 1967, p. 67.

²²² Non consulté car ignoré alors de nous, le livre de Houda Baïr, *Cartographie et représentations de l'espace en Tunisie au XIX^e s (1830-1881)*, Presses Universitaires de Bordeaux (2016) nous aurait permis de replacer ce travail de reconnaissance.

²²³ Instructions de l'Amiral Bruat, s. d. (Octobre 1855) cité par H. Buchard, *L'Amiral Cloué. Sa Vie. Récits maritimes contemporains*, Paris, Ch. Delagrave, 1893, p. 62-63.

que devaient remonter les flottes alliées, était un lourd souci, d'autant plus que les hydrographes britannique (Spratt) et français (Cloué) s'opposaient sur l'exactitude des cartes russes. Familier de ces missions, le CF Cloué prend, la veille de l'attaque, le commandement de quatre chaloupes canonnières françaises et de cinq petites unités britanniques, et se faufile par la passe d'Otchakov. Évitant les tirs ennemis, la flottille entreprend le mouillage des bouées qui indiquaient les postes de combat respectifs des vaisseaux, des canonnières et des batteries blindées. Le commandant du *Guidon* rassemble parallèlement les dernières informations sur deux batteries avancées ennemies et sur le fort de Kinburn. Une fois ces repérages accomplis, c'est à Cloué que revient l'honneur de mener jusqu'à leurs postes les flottes alliées qui s'embossent assez loin du fort avant de l'écraser²²⁴.

b. Au second XIX^e siècle : les hydrographes écartés du renseignement opérationnel ?

Après la guerre de Crimée, la reconnaissance des défenses littorales étrangères européennes et méditerranéenne est confiée, comme par le passé, aux armes savantes ou passe entre les mains de stationnaires déployés dans les eaux du Bas-Danube et du Bosphore. L'activité proprement militaire des hydrographes occidentaux, particulièrement britanniques, se poursuit dans le quart de siècle qui suit la guerre de Crimée. Appréhendant les suites stratégiques et navales du percement du canal de Suez, le gouvernement Palmerston (1855-1858) examine les chances d'une ingérence navale contre l'Égypte dont il faut mesurer les capacités défensives²²⁵. Le 16 décembre 1857, le commandant de l'HMS *Tartarus* signale n'avoir pas été autorisé à visiter les forts couvrant Alexandrie, mais fut invité à visiter les ouvrages entre le port et celui de Rosette. Depuis la rade d'Alexandrie, s'aidant des plans levés par le colonel Le Mesurier en 1840, le commandant Mansell observe à la lunette les ouvrages dont il décrit l'armement et l'état général²²⁶. Parallèlement, la faisabilité du projet de Port Saïd est questionnée par le meilleur connaisseur de la Méditerranée orientale, le commandant Spratt²²⁷. Au commencement de la décennie 1870, le travail des hydrographes britanniques se porte sur la défense des eaux portuaires — ainsi La Spezia en 1870 — et des passages stratégiques²²⁸. En novembre 1872, le commandant en chef du *Malta Squadron* reçoit du commandant du commandant du *Shearwater* un long rapport sur les défenses des Dardanelles avec un dénombrement précis des pièces et des batteries sommairement décrites. Six années plus tard, l'examen des meilleurs gages à prendre dans l'éventualité d'une guerre anglo-russe mobilise et le services spécialisés du *War Office* et leurs pairs de l'*Hydrographic Service*, les commandants Evans et Wharton²²⁹.

²²⁴ *Ibidem*, p. 64-65. Les citations que donnent l'auteur comme le ton général de son propos ne peuvent guère s'accorder avec le récit britannique.

²²⁵ A. Day, *The Admiralty (...), op. cit.*, p. 67-78.

²²⁶ NA Kew, ADM 121-5, C^{mt} Mansell au VA Lord Lyons, 16 décembre 1857.

²²⁷ Captain Spratt (RN), *An investigation of the effect of the prevailing wave influence on the Nile's deposit*, Londres, 1859, (20 p.)

²²⁸ NA Kew, ADM 1-6187, Commandant Richards, « *Report on the Italian Naval Establishment at Spezia* », 4 novembre 1871.

²²⁹ A. Day, *The Admiralty (...), op. cit.*, p. 81.

Si nous n'avons rien repéré de semblable du côté français entre 1856 et 1880, la coopération de l'hydrographie française aux entreprises militaires méditerranéennes est bien avérée durant l'expédition de Tunisie. À la veille de l'attaque de Sfax, une reconnaissance nocturne menée par le commandant d'une flottille se perd sur des petits fonds et des abords semi-herbeux. Sortant son supérieur de cet embarras, le second maître de manoeuvre du *Friedland* lui permet d'accéder discrètement à la plage et facilite le repérage des postes de combat. Quelques années auparavant, cet officier marinier, alors patron d'embarcation de l'avisos le *Castor*, chargé de la cartographie des côtes tunisiennes, avait « opéré des sondages dans la baie » sous les ordres du commandant Mouchez, un des meilleurs hydrographes de sa génération²³⁰. Plusieurs officiers supérieurs ayant directement ou indirectement participé à cette campagne de Tunisie de 1881 montrent également d'éminents savoirs cartographiques. C'est ainsi le ministre de la Marine et des Colonies lui-même, l'amiral Cloué, un des grands hydrographes du Second empire, qui coordonne les préparatifs de l'opération, tandis que l'amiral Conrad, maître d'oeuvre des opérations amphibies, peut compter sur des hommes familiers des reconnaissances tel le CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire (1832-1889), inventeur de la méthode du point rapproché, et praticien aguerri des opérations de débarquement²³¹.

Après 1882, les descentes et les reconnaissances côtières effectuées contre les ennemis potentiels de la France ne mentionnent plus les hydrographes de métier. La préparation des raids sur les côtes italiennes, très soutenue entre 1887 et 1893, ne montre pas d'activité particulière de ces experts. Les opérations nocturnes et diurnes sont menées à la mauvaise saison par des croiseurs dits « de mobilisation » : une mission en novembre 1891, deux le mois suivant, que suivent une reconnaissance, le 18 octobre 1892, puis de nouvelles missions en 1893, 1895 et 1897. Ce sont des officiers de marine aguerris et familiers des reconnaissances côtières que l'EMG sélectionne pour mener ce travail de repérage²³². En 1895, d'excellents rapports sont ainsi fournis par le LV Didelot (1861-1933), un spécialiste de la torpillerie ayant accompli une solide enquête sur les défenses côtières nord-européennes, et par le commandant Serpette (1855-1903), qui apporte à la question du bombardement de La Spezia son expertise de breveté canonier. Versée dans le fonds BB 4-2437 (SHD-V-M), la copie de la correspondance relative aux croiseurs de mobilisation, chargés de ces reconnaissances tactiques, montre, en outre, une active coopération militaro-navale où le service hydrographique ne paraît pas toutefois directement impliqué²³³. La cartographie des défenses et des côtes marocaines, méditerranéennes, mais également atlantiques, est entre les seules mains des officiers de la mission militaire invitée en 1892. De ces experts la Marine reçoit, en mars 1900, un

²³⁰ SHD-V-M, BB 4-1937, C^{mt} du *Colbert* au VA Commandant l'escadre d'évolutions, « Corps de débarquement, Rapport sur la prise de Sfax », 17 juillet 1881.

²³¹ Notice « Marcq de Blond de Saint-Hilaire (Adolphe-Laurent-Anatole) (1832-1889) », TAILLEMITE, p. 352-353.

²³² SHD-V-M, BB 4-1452, « Note sur l'attaque des voies ferrées de l'Italie », Pochette, Mai 1887.

²³³ SHD-V-M, BB 4-2437, Chemise J. (Méditerranée), « Études concernant les opérations à entreprendre contre l'Italie de 1892 à 1900 ».

« Mémoire sur les côtes du Maroc » où sont exposées les difficultés d'une opération amphibie, les points propices aux descentes étant bien sûr signalés²³⁴.

Alors que l'importance de reconnaissances côtières est décuplée par les besoins d'une stratégie de guerre de côtes, l'absence des hydrographes laisse penser que, pris par les travaux ultramarins, ces derniers se bornent en Méditerranée à corriger les erreurs cartographiques mineures, en laissant les officiers des armes savantes et les commandants aguerris préparer seuls les plans des raids et des frappes. La mise en service de mines sous-marines, le blindage des batteries côtières et leur puissance de feu accrue exigent, en effet, l'expertise de sapeurs, de torpilleurs et de canonnières. Les attachés militaires et navals, capables d'obtenir des cartes étrangères précises, mais également l'envoi des missions techniques, ne pouvaient enfin que réduire l'intérêt militaire des reconnaissances hydrographiques.

5. 1. 3. « Bonifacien enragé », marins du commerce et Danois russophobes : les contacts utiles de la Marine

Comme toutes les armées européennes, les forces militaires et navales françaises emploient les services de citoyens mettant, par patriotisme, leurs talents et leurs déplacements professionnels à la disposition de la Guerre et de la Marine. Les origines de ces informateurs — qui sont moins des « honorables correspondants » au sens strict, que des « contacts utiles » (i.e. occasionnels) — sont extrêmement diverses au XIX^e siècle. Les communautés européennes sur tout le pourtour méditerranéen reçoivent en effet un flux constant d'hommes et de femmes de lettres, d'ingénieurs et de marchands, d'aventuriers, d'artistes et d'archéologues, plus ou moins professionnels. Outre ces expatriés civils, l'empire ottoman comme l'Égypte khédivale font assez largement appel à des officiers européens qui, sur l'ordre de leur gouvernement, ou chassés par l'exil — ainsi les Hongrois ou les Polonais —, et le déshonneur — tel Valentine Baker — se mettent au service de la Porte et du Khédivé. Spontanément ou sollicités, ces mercenaires communiquent leurs impressions voire certains documents à des militaires européens. Quand l'éventualité d'une invasion de l'Égypte se profile à Londres en mai-juin 1882, l'Inspecteur général des garde-côtes égyptiens, James Morice Bey, un ancien officier du *Royal Marine Corps*, se rend à Damiette (Dimyat) d'où il rapporte plusieurs informations et diverses rumeurs qui sont communiquées au *Foreign Office* puis à l'Amirauté²³⁵. Dans les deux bassins de la Méditerranée, les commerçants, les yachtmen, les ingénieurs, les marins du commerce, les officiers des compagnies postales sont les contacts utiles les plus fréquemment signalés par les agents du renseignement²³⁶. Retrouvée dans le fonds BB 7-86, la copie d'une lettre d'un patriote corse, R. Curbani, signale, en novembre 1898, les rumeurs de guerre dont le port de Madallena bruissait, quand ce « bon Français » s'est rendu en Sardaigne pour ses « affaires particulières ». Frappé par la présence conjointe de navires de guerre britanniques et

²³⁴ Magali Chappert Zurcher, *Pénétration française et rivalités européennes au Maroc sous le règne de Moulay Hassan (1877-1894). Rôle des officiers, ingénieurs, médecins au service du Makhzen*, thèse d'Histoire, sous la direction de Jean Ganiage, Université Paris Sorbonne, 1984, p. 515.

²³⁵ NA -Kew, ADM 116-33, Sir F. Goldsmid (Consul général britannique au Caire) au *Foreign Office*, « Notes of information obtained at Alexandria, 5th May 1882 », 6 mai 1882. Copie transmise à l'Amirauté, 9 mai 1882.

²³⁶ À titre d'exemple pour le Second Reich : J. Becker, *L'évolution du poste (...)*, *op. cit.*, p.49-50.

italiens, comme par les mouvements de transports de troupes, ce « Bonifacien enragé », craignant une attaque soudaine contre sa petite patrie, alerte la rue Royale qui avertit son agent romain, sans trop croire à une intrigue romanesque du commandant Driant²³⁷. Deux années plus tard, Arthur Frantzen²³⁸, revenant de Bretagne, dénonce les activités louches des agents d'une firme italienne chargée à Brest de divers travaux de nettoyage sur les navires de guerre. Recopiée et transmise pour information à Toulon, la lettre affiche les motifs banalement patriotiques de cette démarche :

« Or moi, je suis ancien officier de réserve, mon grand-père était médaillé de Sainte-Hélène, et j'ai mon cousin germain, Paul Frantzen, qui vient d'entrer à Polytechnique²³⁹, et pourtant, si je me trouvais dans un arsenal étranger, je n'éprouverai aucun scrupule à noter des détails que je croirais intéressants pour mon pays²⁴⁰ ».

Une décennie auparavant, un « grand industriel français » (Henri Schneider ?), qui assiste en Italie aux épreuves de tir sur plaques de blindage françaises et britanniques, rapporte les propos de ses interlocuteurs italiens. Sans doute conscients de la communication de leurs propos, ces derniers développent les grandes lignes d'une stratégie de raids sur les côtes corses et varoises au tout début d'une guerre²⁴¹. Quelle place tiennent les réservistes dans ce système, bien banal à la fin du siècle des « utiles contacts » et des honorables correspondants ? Une lettre du ministre de la Marine au préfet maritime de Toulon évoque, en novembre 1898, l'éventuel appel aux officiers réservistes pour mener des missions de renseignement²⁴². Les archives consultées montrent, tout au plus, des services ponctuels que l'on sollicite et que l'on obtient. « Monsieur de Mullenheim, lieutenant de réserve de notre Marine », écrit le stationnaire du Bosphore durant la première guerre balkanique, « vient de revenir de Varna où ses affaires l'avaient appelé, il y a rencontré l'enseigne de vaisseau bulgare Liaptcheff, ancien élève de notre École navale, qui lui a raconté l'attaque des torpilleurs bulgares²⁴³ ». Dans ce groupe fort hétérogène des contacts utiles et des honorables correspondants, deux types d'informateurs suscitent une confiance particulière : les commandants des paquebots français et les officiers étrangers.

a. Les commandants des paquebots français : des hommes sûrs

²³⁷ SHD-V-M, BB 7-86, EMG 1^{re} section au LV Jouselin, « Envoi d'une copie de lettre de M. Curbani de Bonifacio », 18 novembre 1898 ; J. Becker, *L'évolution du poste (...), op. cit.*, p.49.

²³⁸ <https://www.filae.com/nom-de-famille/FRANTZEN.html>

²³⁹ Il s'agit de Paul-Hermann Frantzen (1880-1935). Cf. <http://Annales.org/archives/x/frantzen.html>

²⁴⁰ SHD-T-M, 2 A²-34, Ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, au Préfet maritime, Toulon, Jean-Olivier de la Bonnière de Beaumont, 16 février 1900.

²⁴¹ SHD-V-M, BB 4-1432, « Copie d'une note reçue le 1^{er} mars 1888, à l'EMG du ministre de la Marine », enregistrée le 2 mars 1888.

²⁴² SHD-T-M, 2 A²-28, Ministre de la Marine, Édouard Lockroy, au Préfet Maritime, Toulon, 25 novembre 1898.

²⁴³ SHD-V-M, BB 7-161, Stationnaire de Constantinople au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 4 janvier 1913, Copie enregistrée EMG 1^{re} section, 11 janvier 1913.

Les correspondants les plus régulièrement sollicités sont les commandants des bâtiments des compagnies de transport maritime qui sont des auxiliaires réguliers des entreprises impériales et politiques nationales. Dans le théâtre méditerranéen, ce partenariat est bien avéré avec les Messageries maritimes dont les paquebots participent activement aux opérations logistiques et sanitaires en Crimée puis au Liban, outre les missions plus discrètes. Ainsi en 1864, l'acheminement de matériel militaire pour le compte du prince Couza se fait-il sur des paquebots des Messageries reliant la France aux ports de la mer Noire avec l'accord tacite du gouvernement français. Appartenant à l'élite de la marine de commerce, ayant parfois servi dans la marine de guerre, les commandants des navires des grandes compagnies maritimes françaises connaissent très bien les aires maritimes qu'ils couvrent. Ils sentent donc fort bien les changements de l'activité portuaire et militaire que provoquent une alarme comme une campagne coloniale. Suivant de près les effets des grandes offensives russes contre les Circassiens au début du règne d'Alexandre II, le LV Bergasse Dupetit-Thouars confie au commandant Courrier (*Linois*) le soin de suivre l'état sanitaire des ports de la mer Noire et de lui communiquer toutes les informations relatives aux camps de réfugiés circassiens établis le long des côtes ottomanes. Il s'agit pour l'officier français non seulement d'avoir un tableau complet de la situation épidémique sur le littoral septentrional de la Turquie, mais aussi de vérifier les informations jugées douteuses de la presse officielle et de l'agence sanitaire à Constantinople. Si la rue Royale dispose, en temps ordinaire, des agents consulaires, des stationnaires et des croiseurs « en mission particulière », l'aide des compagnies n'en est pas moins prévue et requise en temps de tension. Un dossier de 1892, qui détaille les opérations de guerre à conduire contre l'Italie, appelle l'attention « sur les renseignements très utiles que seraient sans doute en mesure de fournir les nombreux vapeurs français qui sillonnent le bassin occidental de la Méditerranée ». Pour ce faire, « Le chef du service de la Marine à Marseille devrait être invité à s'entendre avec les différentes compagnies de navigation pour que leurs vapeurs, pendant cette période de tension politique, nous informent télégraphiquement par la voie la plus courte de toute rencontre de navires de guerre²⁴⁴ ». Parallèlement, la surveillance des mouvements italiens autour de La Maddalena doit être confiée aux patrons pêcheurs corses qui, non seulement, hantent les eaux insulaires, mais parlent le même dialecte que les habitants de l'archipel sarde²⁴⁵. Durant la crise de Fachoda, le partenariat militaire avec les compagnies maritimes est ponctuellement activé. En 1898, le ministre de la Marine transmet au préfet militaire de Toulon une lettre de remerciement à l'intention d'un officier de réserve, qui a fait un travail de reconnaissance apprécié à Malte. Tout donne à penser que le travail de renseignement mené en 1898 pour le compte de la Marine par le commandant du *Moïse*, un paquebot de la Compagnie Transatlantique, fut mené à la demande du préfet maritime de Toulon. Communiqué à Paris, ce rapport que Lockroy conduit le ministre à suggérer la formation d'un réseau de correspondants au sein des officiers de réserve²⁴⁶.

²⁴⁴ SHD-V-M, BB 4-2437, EMG, 3^{ème} section, « Opérations de guerre. Études d'ensemble », Fascicule 1 : « Opérations de guerre dans la Méditerranée. Concentration des escadres. Surveillance des Mouvements de la flotte italienne » (14 avril 1892-6 février 1893).

²⁴⁵ *Ibidem*.

²⁴⁶ Son idée ne paraît pas avoir été suivie d'effet. SHD-T-M, 2 A 2-28, Ministre de la Marine au Préfet Maritime (Toulon), 25 novembre 1898.

Il s'agit donc ici d'amplifier les moyens de reconnaissance tactique dont sont chargés les croiseurs, les torpilleurs de haute mer et les contre-torpilleurs. Les liens se renforcent de nouveau durant les guerres balkaniques. Le 30 décembre 1912 puis le 20 janvier 1913, l'amiral Dartige du Fournet (1856-1940) s'appuie sur le dépouillement de la presse européenne et sur les informations communiquées par l'agent général des Messageries Maritimes à Constantinople et son correspondant à Gallipoli. Il lui est alors aisé de suivre les velléités offensives des Ottomans pour dégager l'entrée des Dardanelles, bloquées par les navires helléniques.

b. Mus par le patriotisme et l'amour de la France : quelques officiers étrangers bien intentionnés

La rétribution financière d'agents stipendiés et d'informateurs occasionnels, offrant leurs services, transparaît dans plusieurs sources. La Guerre transmet ainsi vers 1890 quelques renseignements sur les ouvrages défensifs maltais, vendus par un « nommé Patrice O'Connor Mac Laughlin », sans doute un ancien militaire britannique, mais les tient pour médiocres et douteux²⁴⁷. Cette filière purement vénale ne paraît pas avoir été d'une grande importance — faute de moyens — ni très prisée. Plus visible en revanche, car sans doute moins honteuse, est la coopération de plusieurs officiers étrangers, militaires ou marins, qu'elle soit occasionnelle ou régulière. Le laconisme des rapports sur ces hommes comme le codage de leurs noms ne permettent pas d'identifier aisément les informateurs occasionnels ni de débrouiller les raisons, toujours complexes, qui ont poussé ces militaires ou ces marins étrangers à donner une information jugée sensible²⁴⁸.

Prenons ici deux cas avérés d'indiscrétions que l'on sait ne pas avoir été achetées. Les informations que rassemble en 1882 le commandant du *Lynx* sur des engins explosifs employés en Turquie lui sont communiquées par leur inventeur, un officier du génie américain, le colonel Lay, venu en Égypte en 1870 pour coopérer à la défense de ses ports²⁴⁹. Désireux de ne pas attendre l'autorisation officielle de visiter l'arsenal de Constantinople, deux officiers missionnés par Théophile Aube en 1886, visitent *incognito* l'arsenal « sous le patronage d'un ingénieur » occidental, qui leur donne d'abondants renseignements sur les équipements²⁵⁰. Faut-il voir dans ces deux transgressions des règles de sécurité la manifestation d'une complicité professionnelle entre des « hommes de l'art », la fierté d'un ingénieur expatrié, ou l'expression d'une solidarité occidentale dans un pays non-européen ? Bien conscients des risques d'indiscrétion que posait le

²⁴⁷ SHD-V-M, BB 7-50, Ministère des Affaires étrangères à ministère de la Marine, non daté (vers 1890).

²⁴⁸ L. Bussière, « Le renseignement français sous le règne de Louis XIV. Le cas des consuls de France à Gênes, 1668-1689 », art. cité, p. 47-49 ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Vladimir_Vetrov#Taupe_pour_les_renseignements_français ; <https://www.lefigaro.fr/international/2009/09/19/01003-20090919ARTFIG00242-farewell-l-espion-russe-qui-decapita-le-kgb-.php>.

²⁴⁹ BB 4-1397, Commandant du *Lynx* à l'Amiral Conrad, 15 novembre 1882 ; Frederic J. Cox « The American Naval Mission en Egypt », *The Journal of Modern History*, vol. 26, n° 2, Juin 1954, p. 173-178.

²⁵⁰ SHD-V-M, BB 4-1449, LV Massé et sous-ingénieur des constructions navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaiëff et Sébastopol », au ministre de la Marine, VA Aube, 30 novembre 1886.

recrutement d'experts occidentaux, les Égyptiens comme les Ottomans avaient pensé les prévenir en recrutant des exilés — Polonais —, des déserteurs apostats et des officiers chassés du service²⁵¹. Une solution alternative était de se tourner vers des puissances secondaires — le Piémont avant 1860 —, et celles dont les intérêts régionaux — les États-Unis, la Prusse — ont longtemps été secondaires. Utiles certes, ces mesures n'avaient que rarement permis d'effacer le sentiment de loyauté nationale et de vieilles complicités culturelles. Avant et durant le bombardement d'Alexandrie, la solidarité anglo-saxonne n'est pas en Égypte un vain mot, alimentant un flux d'informations sur les mines sous-marines et les projecteurs des défenseurs d'Alexandrie²⁵². Détachés en Turquie durant la guerre russo-turque de 1877-1878, les agents du renseignement britannique entretiennent des relations cordiales avec les cadres supérieurs prussiens de l'armée ottomane, qui deviennent des informateurs réguliers du *War Office*²⁵³. Cette filière ne pose à dire vrai aucun cas de conscience. Non seulement, l'intérêt même de la Turquie, que seule l'Angleterre peut préserver de l'effondrement, est de donner toutes les informations utiles à la mise en défense des Dardanelles, mais la position matérielle des cadres allemands ou polonais au service de la Porte est critique. Mal et très irrégulièrement payé par le gouvernement turc aux abois, le général Blühm Pacha, un artilleur mis au service de la Porte par son gouvernement en 1853, reçoit des subsides de l'ambassade britannique à laquelle il fournit des documents de première importance sur les défenses du Bosphore et de la Thrace orientale²⁵⁴.

La Marine a également bénéficié de circonstances politiques et culturelles favorables. L'amitié, la fraternité d'armes, mais également la francophilie facilitent la communication d'informations sensibles. Le patriotisme justifie enfin, à plusieurs reprises, la communication d'informations à la France au détriment d'une puissance détestée et crainte. Le 9 juin 1870, le consul de France à Kiel, un informateur zélé et compétent de l'EMG, transmet à son correspondant un mémoire danois « sur les moyens d'opérer d'une descente sur les côtes de l'Allemagne du Nord », avec l'indication des batteries de côtes²⁵⁵. Au début de la III^e République, les Danois, qui n'ont pas accepté la perte des Duchés en 1864, poursuivent leur aide²⁵⁶. Ils renseignent ainsi les Français sur les forces navales de la Russie, alors liée à la Prusse par le *Dreikaiserbund*. C'est ainsi un officier du royaume du Danemark qui communique au commandant Jules Vavin (1832-1878) les

²⁵¹ NA Kew, WO 106-1, Sir H. Elliot à lord Derby, 31 décembre 1871 ; https://en.wikipedia.org/wiki/Valentine_Baker

²⁵² Alexander Bruce Tulloch, *Recollections of forty years' Service*, Blackwood, Londres, 1903, p. 245-249.

²⁵³ On pense ici aux fonds Simmons (Simmons Papers, FO 358) qui réunissent le gros du travail de renseignement mené durant la guerre russo-turque de 1877-1878 outre les archives WO 106. <https://discovery.nationalarchives.gov.uk/results/r?q=FO+358>

²⁵⁴ NA Kew, FO 358/4, Lord Layard à lord Derby, 19 décembre 1877 ; *ibidem*, « Remarks by Bluhm Pasha on the subject of the intended camp at Adrinople », 22 janvier 1878 ; NA Kew, FO 358/5, Capitaine Fife à lord Layard, 11 juillet 1877.

²⁵⁵ SHD-V-M, BB 4-1401, Consul de France à Kiel à l'amiral Rigault de Genouilly, 9 juin 1870. Cette aide fait écho à l'aide apportée par des volontaires danois durant la guerre de 1870. Cf. Quentin Deluermoz, *Commune(s) 1870-1871. Une traversée des mondes au XIX^e siècle*, Seuil, l'Univers Historique, 2020, p. 34.

²⁵⁶ L'EM allemand tient pour fort probable, dans l'éventualité d'une nouvelle confrontation entre la France et l'empire allemand, une coalition navale franco-danoise ou franco-russo-danoise tout au long des décennies 1870-1880. M. Epkenhans, « La flotte allemande de haute mer et la marine française de la fin du XIX^e siècle à la Première Guerre mondiale », art. cité, p. 144.

plans et les données tactiques du *Novgorod* dont il a vu le lancement. Examinant les capacités tactiques du navire, l'interlocuteur du CF Vavin en déconseille l'adoption au profit d'un navire à double carène, c'est-à-dire un chaland renforcé, dont la batterie centrale serait ainsi à l'abri du roulis²⁵⁷. À la fin du siècle, alors que le gouvernement de Nicolas II oscille entre l'alliance française et le partenariat allemand, la germanophobie d'une fraction croissante des élites russes facilite les indiscretions. Visitant Odessa, le CV de Montferrand, attaché naval, ne manque pas de retenir les propos acerbes sur Guillaume II et la Grande-Bretagne d'un ancien officier de la maison militaire du tsar, et dont les paroles sont transmises, telles quelles, à la Guerre²⁵⁸. La lecture de la correspondance du LV Jouselin, attaché naval à Rome à la fin de l'ère crispinienne, indique la tension opposant les partisans de l'alliance britannique, majoritaires, aux avocats d'une ligne plus attentiste et francophile, craignant l'opposition anglaise aux projets coloniaux italiens. Les propos les plus libres, note cet agent, viennent de ce quartier et, sans leur donner toujours foi, l'attaché naval ne manque pas de les rapporter dans le détail²⁵⁹. Une décennie auparavant, un officier supérieur de la marine italienne, peut-être savoyard, mais plus certainement piémontais, donne une masse volumineuse d'informations politiques et techniques. Dans cet échange, transparait son estime de la marine française, bien que le financement de ses propos ne soit pas exclu. Les méfiances entretenues au sein même des alliances constituées à la fin du siècle encouragent enfin un jeu triangulaire pour obtenir d'un adversaire potentiel des informations privilégiées sur ses propres alliés.

Frappé par l'abondance des informations apportées par son homologue austro-hongrois, le comte Stanislas Soltyk (1855-1901), l'attaché naval français en Italie ne manque pas de voir dans cette « générosité » la volonté de maintenir les relations privilégiées nouées avec son prédécesseur. Ces contacts amicaux avaient ainsi permis à Soltyk d'obtenir de l'ancien attaché français ce que les Italiens ne comptaient pas lui dire sur leurs armes sous-marines. Au-delà de l'opportunisme, le nom même de l'officier austro-hongrois — Soltyk est un patronyme lituanien-polonais —, le profil très occidental de la branche maternelle de sa famille, enfin la bienveillance d'Albert Billot, l'ambassadeur de France (1890-1897) à l'égard d'un homme bien né font penser à des motivations plus personnelles²⁶⁰. Que pèsent les motivations vénales dans ces confidences et ces ouvertures ? Les fonds dits secrets dont disposent les attachés ne sont pas sans limites. Au mieux donc, quelques centaines de francs sont à la disposition de l'officier en poste à Rome. En 1894, le commandant Jouselin plaide ainsi pour l'augmentation des moyens financiers du vice-consul de France à La Spezia, mais l'attaché doit se tourner vers la rue Royale afin d'obtenir une aide pécuniaire et de solliciter l'intervention du quai d'Orsay.²⁶¹ Les récompenses honorifiques comme les privilèges

²⁵⁷ SHD-V-M, BB 4-1450, CF Vavin, « Description de la batterie circulaire russe le *Novgorod* », 15 novembre 1873. Ce projet fait penser au célèbre *Demologos* de Robert Fulton.

²⁵⁸ SHD-V-M, BB 7-23, CV de Montferrand (AN-Saint-Petersbourg) au ministre de la Marine, Jean-Louis de Lanessan, 11 novembre 1899.

²⁵⁹ SHD-V-M, BB 7-92, CF Jouselin (AN-Rome) au même, EMG 1^{re} section, 20 décembre 1899. Confidentiel

²⁶⁰ <https://gw.geneanet.org/pierfit?lang=en&p=stanislas&n=soltyk>.

²⁶¹ SHD-V-M, BB 7-86, EMG, 1^{re} section à l'AN-Rome, 24 novembre 1894.

juridiques, d'une certaine importance au Levant, sont, il est vrai, d'autres gratifications auxquelles sont sensibles bien des informateurs issus des milieux les plus instruits et les mieux nés.

5. 2. Les chefs des missions techniques : de fins connaisseurs des marines secondaires

Les missions techniques tiennent, depuis l'époque moderne, une place importante dans le renseignement tant naval que militaire. Ce terme de mission recouvre deux réalités distinctes. La mission désigne tout d'abord l'envoi d'une équipe dans un pays étranger en vue de mieux connaître ses forces et, le cas échéant, de tirer profit de ses capacités par une commande ciblée. Au XIX^e siècle, ce type de mission signifie concrètement la visite des arsenaux et des ports de guerre ou l'achat d'armes nouvelles telles ces torpilles Whitehead, assemblées à Fiume, et que la France achète jusqu'à la veille de la Grande Guerre. Surveillées de près, ces équipes ne sont pas en mesure de faire du renseignement, ce qui pourrait en outre ruiner les bénéfices de leur détachement.

Toute autre est la position d'une mission invitée par une nation sollicitant son aide pour fonder une école militaire, diriger un arsenal, voire, plus rarement, constituer une force navale. Dans un siècle d'asymétrie croissante des moyens militaires, les puissances occidentales sont régulièrement appelées à participer à de telles entreprises en Amérique Latine, en Extrême-Orient comme dans les périphéries méditerranéennes de l'Europe. Inauguré au Levant dès la fin du XVIII^e s., le soutien des marines secondaires méditerranéennes se poursuit dans le dernier tiers du siècle en mer Égée comme en mer Noire²⁶². Renouant avec la tradition d'assistance que l'ingénieur Maritime Lefébure de Cérisy (1789-1864) avait inaugurée en Égypte sous la Restauration, la France envoie en 1884 une équipe en Grèce afin de soutenir la réorganisation de la marine hellénique, alors en pleine déshérence²⁶³. Chargé d'organiser la flottille de la Bulgarie, qui se tourne en 1896 vers la France, l'officier retenu, le LV Moreau, prend langue avec les autorités de la Principauté et prépare l'arrivée d'une mission plus étoffée, dirigée par le LV Paul Pichon, auparavant capitaine adjudant major au 2^e dépôt des équipages de la flotte à Brest. Le travail de renseignement direct ou immédiat est bien loin des enjeux de ces deux importantes missions. Bien que vagues, les instructions ministérielles que reçoit le chef de la mission, le CA Lejeune, lui prescrivent de « recevoir tous les renseignements qui (...) paraîtront de nature à intéresser le département²⁶⁴ ». Tout laisse à penser toutefois que la mission Lejeune se borna essentiellement à sa mission d'encadrement alourdie en outre parla commande de trois cuirassés dont l'amiral français fut le maître d'oeuvre et le garant. La prudence impose également de ne pas confondre les enjeux ni les missions. Détaché en Bulgarie en octobre 1896 pour poser les bases d'une coopération navale, le LV Moreau est invité, en avril 1897, à suivre les mouvements des troupes bulgares, « sous la réserve », lui écrit le ministre de la Marine,

²⁶² Ce développement reprend la matière d'un article publié dans la revue *Stratégique*. Cf. Patrick Louvier, « L'assistance de la France aux marines secondaires de la Méditerranée orientale et de la mer Noire du Second Empire à la Grande Guerre (1860 environ-1914) », *Stratégique*, vol. 118, no. 1, 2018, p. 107-126.

²⁶³ Le dossier de cette mission, étudiée dans le détail dans le troisième chapitre de la partie IV se trouve au service historique de la Défense sous la cote BB 4-2469.

²⁶⁴SHD-V-M, BB 4 -2469, Ministère de la Marine et des Colonies au CA Lejeune, 8 décembre 1884.

« que vous ne vous départiriez pas de la discrétion que votre situation particulière (...) vous impose ²⁶⁵ ». Demandée par la Guerre, qui suit l'évolution incertaine de la question crétoise et ses suites continentales, la recherche s'étend en fait sur l'ensemble du dispositif militaire de la Principauté. Revenant sur ce sujet, la rue Royale réitère ses consignes sur « la juste réserve (...) imposée par ses fonctions²⁶⁶ ». Facilités par l'alliance franco-russe, les entretiens entre le chef de la mission française et les agents russes en Bulgarie confirment ultérieurement les intentions tsaristes sur la mer Égée. Il s'agit toutefois d'un travail de circonstance. La correspondance officielle du commandant Pichon, qui assume ultérieurement la direction de la mission, souligne tout d'abord un rôle d'influence au profit des Affaires étrangères et des firmes spécialisées — Le Creusot— dont il est *de facto* le représentant.

Sans être donc, ni de près ni de loin, des agences de renseignement, les missions techniques permettent de disposer, plusieurs années durant, d'agents dans des pays où il n'est ni juridiquement possible ni opportun de nommer des attachés navals. La durée de la mission, qui exige généralement plusieurs années, l'apprentissage de la langue nationale, les réseaux amicaux qui se nouent au sein des administrations et des forces armées, la gratitude enfin que suscitent des formateurs zélés et respectueux font des chefs des missions les hommes les mieux au fait des marines secondaires. Cette expertise est bien naturellement fort précieuse pour un travail de médiation et d'influence. Sous la Restauration et dans les années qui suivent la seconde crise de Syrie, les soldats, les ingénieurs comme les marins détachés auprès de Méhémet Ali pour réorganiser ses forces, moderniser sa flotte et ses arsenaux, relever les défenses littorales égyptiennes sont en contact régulier avec leurs administrations qu'ils tiennent au courant des affaires publiques²⁶⁷. Devenu le meilleur connaisseur des forces armées bulgares, le commandant Pichon peut, à tout moment, répondre aux questions les plus diverses, soit de son gouvernement soit des autorités bulgares, tant civiles que militaires. C'est ainsi qu'il expose, dans leur propre langue, à des officiers de la Principauté les qualités des matériels d'artillerie du Creusot, où il s'était rendu en 1904, et finit par convaincre ses interlocuteurs, « des officiers supérieurs d'artillerie ignorant la langue française qui prônaient jusqu'alors la supériorité des canons Krupp²⁶⁸ ».

5. 3. Une indispensable poignée de soldats, de marins et de consuls voués au renseignement

Ouvert ou non, le renseignement naval que la Marine reçoit de ses agents à la mer et de leurs « contacts utiles », ne peut répondre aux besoins comme aux embarras que suscitent l'évolution rapide des équipements, les ambitions des rivaux de la France comme les manoeuvres de dissimulation de leurs données sensibles. Suivant en cela ses paires étrangères, l'administration

²⁶⁵ *Ibidem*, Ministère de la Marine, EMG, 1^{ère} section, au LV Moreau, 8 avril 1897.

²⁶⁶ *Ibidem*.

²⁶⁷ Notice sur le général Gallice-Bey dans « Le Dauphiné », livraison du 25 avril 1875, p. 396.

²⁶⁸ SHD-V-M, BB 4, 2469, CF Pichon au ministre de la Marine, Gaston Thomson, « Mission navale en Bulgarie. But de la Mission », 14 février 1905.

navale s'appuie sur trois canaux pérennes d'information et d'analyse pour conduire une veille régulière, percer les écrans et débrouiller les confusions.

Par le volume des données rassemblées et leur qualité, la première filière est l'administration militaire. Non seulement la Guerre met au service de la Marine le travail des équipes chargées de reconnaître les fortifications européennes, mais confie à ses attachés le soin d'épauler leurs homologues de la Marine dont le réseau, très incomplet en Méditerranée occidentale est nul en Méditerranée orientale, à l'exception notable du stationnaire de Constantinople. Très ancien, le canal de renseignement consulaire complète ce maillage et permet aux attachés navals à Berlin, mais surtout à Rome de disposer d'efficaces vigies sur les principaux ports de guerre de la Triplice. Le troisième canal d'informations est purement naval.

5. 3. 1. La Guerre fournit à la Marine des équipes étoffées et compétentes

L'antériorité comme la supériorité des moyens de renseignement de l'Armée, par ailleurs communes aux autres grandes puissances dont le Royaume-Uni, sont très marquées en Méditerranée comme dans les autres eaux européennes²⁶⁹. Loin de faire grise mine, la rue Royale apprécie les atouts d'un puissant SR militaire. Analysant, en avril 1896, les besoins les plus urgents de la Marine, le CA Touchard souligne la « grande complaisance » comme la « célérité satisfaisante » de la Guerre aux « demandes d'indications ou de rectifications » communiquées par la rue Royale²⁷⁰. La supériorité de cette assistance tient, poursuit cet officier, alors rapporteur du conseil supérieur de la Marine, à l'expérience des officiers de l'Armée, « soigneusement choisis et demeurant très longtemps en fonctions », alors que les attachés navals demeurent généralement en poste trois années. Sans proposer de constituer un SR Marine, l'amiral Touchard conclut en recommandant une coopération plus étroite entre les deux ministères ce qui permettrait de désigner des hommes de confiance dans certains ports étrangers²⁷¹.

a. Au service de la marine des agents résidents et itinérants dans tous les pays méditerranéens

Le premier atout de cette assistance est la trame assez dense des attachés militaires. Renforcée à la fin du Second empire, avec l'ouverture des postes de Florence (1866-1869), puis de Rome et de Vienne (1866), cette trame est consolidée sous la Troisième République. Le poste de l'attaché militaire dans la capitale autrichienne est doublé en 1872, tandis qu'un poste est créé à Madrid la même année²⁷². Soumis aux règles de prudence qui, *nolens volens*, s'appliquent aux personnels des ambassades, ces officiers se livrent (théoriquement) peu à l'espionnage. L'Armée dispose toutefois des moyens humains pour obtenir les données sensibles. La Guerre dispose, en

²⁶⁹ William Carpenter Beaver, *The development of the Intelligence Division and its role in aspects of imperial policy making 1854-1901. The military mind of imperialism*, PHD., Trinity Wolfson College, 1976, p. 1-22.

²⁷⁰ SHD-V-M, BB 8-2424/2, CA Touchard, « Réponse aux questions préliminaires à la réunion du Conseil Supérieur de la Marine », Avril 1896.

²⁷¹ *Ibidem*.

²⁷² Capitaine Armand Beauvais, *Attachés militaires, Attachés navals et Attachés de l'Air*, thèse pour le doctorat en droit, Université de Paris, Les Presses modernes, 1937, p. 31-32.

premier lieu, d'antennes ou d'officines spécialisées aux frontières de l'Italie lui permettant, à la fin des années 1870 comme au début de la décennie suivante, de recevoir de ses agents italiens une masse d'informations administratives et politiques sur la *Regia Marina* et la société navale péninsulaire. Auteur d'articles pour des revues italiennes, probablement d'origine piémontaise ou toscane si l'on considère ce qu'il écrit des marins d'origine méridionale, un ancien officier de marine, l'agent « M n° 3 », est le correspondant du chef d'escadron Championnet à la fin des années 1870²⁷³. Autant de raisons qui justifient, en 1876, l'espoir naval d'une assistance militaire régulière afin de compenser la modestie des matériaux glanés sur la *Regia Marina*²⁷⁴. Les armes savantes constituent également des équipes d'officiers spécialement chargés de la reconnaissance des places fortes étrangères, portuaires ou non²⁷⁵, outre ce que les officiers des autres armes peuvent ramener de leurs voyages « d'agrément », vrais ou de prétendus tels²⁷⁶. Si la Rhénanie, le Nord-Ouest de l'Europe, les Alpes, les côtes allemandes sont les hauts-lieux de ces reconnaissances, les forteresses littorales comme les villes portuaires méditerranéennes entrent pleinement dans le champ de ces enquêtes militaires²⁷⁷. Une fois collectés, les renseignements sont pour partie communiqués à la 1^{re} section de l'EMG de la Marine, les services spécialisés de la Guerre récupérant le gros des données. Le travail de collecte et d'analyse mené par les armes savantes peut, enfin, être opportuniste. Débarquant en 1841 en Tunisie suite à une escale technique inattendue, le lieutenant-colonel Dautheville, un sapeur, visite les environs de la capitale avec le soutien du consul-général de France. Exposant les moyens de prendre « la place de Tunis », son rapport détaille les points de débarquement les plus judicieux, dresse l'itinéraire des colonnes jetées depuis la côte, enfin signale les lieux les plus importants²⁷⁸.

En s'appuyant sur le répertoire des reconnaissances menées entre 1851 et 1899, le bilan n'est pas négligeable. Les ports secondaires italiens, — Ancône, Civitavecchia et Livourne, — sont visités entre deux et quatre fois, tandis que les ports de première importance, tant marchands que militaires, sont régulièrement l'objet de rapports ou de mémoires. Ainsi quatorze reconnaissances sont menées à Gènes en un demi-siècle dont quatre entre 1888 et 1892, au plus fort des tensions franco-italiennes. Nul avant 1875, le travail à La Spezia devient régulier sous la III^e République, alors que le port militaire gagne en importance : Pas moins de treize visites sont mentionnées entre 1875 et 1899 dont sept entre 1885 et 1891²⁷⁹. Concrètement, ces visites permettent de repérer bien

²⁷³ On a exploité ici les ressources du fonds (SHD-V-M) BB 4-1444, EMG 1^{re} section. « Correspondance de la Guerre. Années 1878-1880 ».

²⁷⁴ SHD-V-M, BB 4-1450, LV Reclus, « La défense des côtes en Italie », 1876.

²⁷⁵ Sébastien Laurent, « Le renseignement de 1860 à nos jours : état des sources militaires », *Revue historique des armées*, Décembre 2000, n° 221, p. 97-100.

²⁷⁶ À titre d'exemple d'une mission (malheureuse) de reconnaissance menée par un officier de marine, on consultera le rapport de 300 pages du LV Armand Reclus sur les côtes allemandes versé dans le fonds BB 4-1450.

²⁷⁷ Un aperçu de ce travail de reconnaissance sur les côtes et les ports allemands se trouve dans le fonds BB 4-1402.

²⁷⁸ Colonel Reyniers, « Un émule du commandant Boutin : le lieutenant-colonel Dautheville », *Revue du Génie Militaire*, 1^{er} trimestre, 1956, p. 41-65.

²⁷⁹ SHD-V-T, 1 VM 299, Anonyme, « Reconnaissances à l'étranger. Répertoire des Places dans lesquelles des reconnaissances ont été faites de 1851 à 1899 », s. d. (1900).

vite l'achèvement d'une batterie ou d'un môle. Les missions techniques militaires, qui répondent aux demandes des armées balkaniques, forment enfin le troisième mode d'acquisition du renseignement et une troisième occasion de transmettre telle ou telle donnée à la rue Royale. Pour la Marine, l'assistance de la Guerre s'avère utile à plusieurs titres.

b. Les attachés militaires : de précieux compagnons et de nécessaires doublures

En premier lieu, les attachés militaires assument une forme de veille dans les pays où la Marine ne dispose pas d'un agent résident. Dans les Balkans, où les enjeux navals ne justifient pas l'ouverture de poste avant 1912-1913, les chefs des missions militaires participent à la surveillance des affaires navales et des défenses littorales. En novembre 1881, le capitaine de Martray, un des commissaires français nommés pour encadrer la cession de l'Épire et de la Thessalie à La Grèce, profite d'un bref séjour dans la capitale grecque pour broser un bref tableau de la marine grecque dont il décrit les unités et dépeint les faiblesses humaines²⁸⁰. Au début du siècle, les projets d'achats de la marine roumaine et les commandes passées ou en cours sont suivis par l'attaché militaire nommé à Bucarest, dont les informations, prises aux meilleures sources officielles, sont communiquées par la Guerre²⁸¹.

En Italie comme en Russie où la Royale ouvre un poste d'attaché en 1886, la surveillance des affaires navales est auparavant menée par les agents de la Guerre nommés auprès des ambassades de France dans ces deux pays. Dès l'ouverture des postes d'attachés militaires, ce travail de veille est assez régulier et d'une certaine importance. Entre 1875 et 1885, les attachés militaires en Russie fournissent quatre rapports sur la flotte de la mer Noire, certes embryonnaire avant 1880, mais une cinquantaine de leurs lettres évoquent les aspects humains, matériels et militaires de la marine russe. Durant cette même décennie 1875-1885, huit rapports traitent enfin des défenses côtières. La nomination à Saint-Pétersbourg d'un attaché naval en 1886 a donc soulagé son homologue de la Guerre d'un poids important et voué à croître avec le relèvement de la marine de Saint-André. La surveillance militaire des questions maritimes est également avérée en Italie comme en Autriche-Hongrie, avant que la rue Royale n'établisse un poste à Rome (avec résidence) en 1886, puis à Vienne en 1909 (sans résidence). En 1879, le colonel Hepp, épaulé par un ingénieur des constructions navales, M. Bienaimé, est autorisé à visiter les ports militaires d'Italie. En juin de la même année, les deux hommes parviennent à La Spezia où ils assistent à des expériences de tir sur des plaques de fonte françaises de 70 mm. Tandis que les rapports du colonel Hepp sont adressés au ministère de la Guerre, l'ingénieur Bienaimé en fournit le double à la Marine. Cette mission confirme la polyvalence militaro-navale de l'attaché militaire à Rome. Au printemps 1882, le consul général Monclar en poste à Florence, auquel la rue Royale a demandé de fournir un rapport détaillé sur le port d'Ancône, se tourne vers le colonel Hepp qui lui donne les instructions

²⁸⁰ SHD-V-T, 7 N 1349, Capitaine de Martray au ministre de la Guerre, EMG, 2^e Bureau, 20 novembre 1881.

²⁸¹ SHD-V-M, BB 7-81 (65), Extrait du rapport n° 41 de l'attaché militaire en Roumanie, 24 janvier 1906 ; *ibidem*, Extrait du rapport de l'attaché militaire en Roumanie, n° 43, du 15 février 1906 ; *ib.*, Copie de la lettre n° 21 R de l'attaché militaire en Roumanie du 16 novembre 1906, enregistrée le 11 décembre 1906 ; *ib.*, AM (Bucarest) à l'EM de l'Armée, 2^e Bureau, « La marine de guerre roumaine en 1907 », copie envoyée, le 13 avril 1907, à la rue Royale.

techniques nécessaires pour répondre au mieux aux demandes parisiennes. Au lendemain de la désastreuse guerre de Cuba (1898), l'attaché militaire à Madrid, le commandant de Cornulier-Lucinière, transmet au 2^e bureau de l'EM de l'armée le compte-rendu de ses entretiens avec ses homologues espagnols. Analysant les leçons tactiques des combats aux Philippines, leurs propos portent sur la défense des côtes et la base de Gibraltar. Le document, qui est une forme d'essai sur les moyens de harceler « *the grand old Rock* », est transmis sans commentaire à la Rue Royale²⁸². Rien ici de bien singulier. Depuis le XVIII^e siècle, la connaissance des fortifications barrant les Dardanelles est régulièrement remise à jour par les officiers des armes savantes des Grandes Puissances.

La lente constitution d'une trame d'attachés navals en Europe ne suspend pas l'ancien travail de collecte « Marine » des attachés militaires dont la trame est plus étoffée. Alors que l'attaché naval en poste à Rome a reçu en 1909 la responsabilité (sans résidence) du poste madrilène, son homologue de la Guerre, qui réside sur place, continue de fournir à Paris des informations navales et coloniales²⁸³. L'attaché militaire à Madrid remplace également l'attaché naval quand ce dernier, retenu à Rome, lui demande d'assister à l'inauguration du premier cuirassé espagnol construit au Ferrol en février 1912²⁸⁴. À ces raisons matérielles, s'ajoutent le bon sens et la complicité professionnelle. Après la nomination du premier attaché naval à Rome en 1886, ce dernier, le commandant Le Léon, ne manque pas de signaler l'expertise de son homologue de l'armée, le commandant Pinsonnière, et leur étroite coopération²⁸⁵. Sans parler d'un partenariat systématique, les occasions de travailler ensemble ne sont pas rares en effet. Si la création du poste d'attaché naval à Rome limite par la suite son rôle, l'attaché militaire « reprend le quart » le temps d'un intérim prolongé ou d'une longue permission de son collègue. Sur une moindre échelle, les AM à Vienne s'attachent à suivre le mieux possible l'avancement des ouvrages défensifs portuaires dans l'Adriatique. Visitant le port en 1899, le capitaine de Laguiche donne une description sommaire des forts, qu'il ne peut visiter, décrit assez longuement les ateliers de montage, et s'étend longuement sur l'artillerie navale. Étoffé, le rapport se fait également l'écho des impressions qu'a suscitées la guerre hispano-américaine, et commente des questions budgétaires²⁸⁶. À Constantinople, où le stationnaire assume *de facto* les missions d'un attaché naval, l'attaché militaire accrédité ne se croit pas non plus tenu au silence et communique plusieurs documents sur la défense des Détroits, la sécurité de la capitale et l'état de la flotte²⁸⁷.

²⁸² SHD-V-M, BB 7-30, Commandant de Cornulier-Lucinière, (AM-Madrid) au ministre de la Guerre, Charles de Freycinet, 2 mars 1899. Copie du rapport transmise à la rue Royale et reçue le 5 avril 1899.

²⁸³ R. Darboussin, *Les attachés navals (...), op. cit.*, p. 45.

²⁸⁴ On se reportera ici aux échanges entre les agents de la Guerre et de la rue Royale pour l'année 1911 et le début de l'année 1912 conservés dans la sous-série SHD-V-M, BB 7-180, Pochette « Espagne, 61, 1911 ».

²⁸⁵ SHD-V-M, BB 4-1414, LV Le Léon (AN-Rome) au ministre de la Marine, VA Aube, 30 mai 1886.

²⁸⁶ SHD-V-M, BB 7-30, Capitaine de Laguiche (AM-Vienne), « Voyage à Pola », au ministre de la Guerre, Général de Galiffet, 9 août 1899. Copie du rapport au ministre de la Marine, Jean de Lanessan.

²⁸⁷ SHD-V-T, 1 VM 81, Chef d'escadron d'artillerie G. Dupont au ministre de la Guerre, Maurice Bertheaux, 22 août 1905 ; *ibidem*, Le même au même, 5 décembre 1905.

Économique et bien rodée, cette coopération militaire est d'autant plus utile à la Marine que les militaires engagés dans le renseignement sont très souvent issus des armes savantes et maîtrisent donc bien les questions entourant la guerre des côtes.

c. Les experts des armes savantes : des praticiens consommés de la guerre en eaux brunes

Confiée à l'armée française, la défense des frontières maritimes et des ports marchands est surtout l'affaire des sapeurs et des artilleurs. Les armes savantes ont donc une vocation particulière à fournir à la Marine les données nécessaires à mener un raid. En 1893, le ministère de la Marine reçoit de la 4^{ème} direction du Génie un rapport détaillé de 60 pages sur les ouvrages fortifiés britanniques en Méditerranée dont les informations ont été rassemblées l'année précédente par des officiers de la Section Technique du Génie. En 1907, le Service des Places fournit un fascicule sur les défenses de Malte au ministère de la Guerre, qui en transmet la copie à la rue Royale²⁸⁸. Parallèlement, le Dépôt des Fortifications rassemble dans des chemises dédiées des extraits de journaux, des plans et divers mémoires sur les places étrangères²⁸⁹.

Si les forts côtiers, les ports de guerre, les batteries d'artillerie littorale et les défenses sous-marines sont les grandes affaires que traitent les soldats, les informations sur les navires de guerre se cantonnent en revanche à des données techniques générales, souvent glanées dans la presse, comme à l'analyse des accidents de tir meurtriers²⁹⁰. La constitution de ces dossiers purement « navals » pose toutefois peu de difficultés aux officiers venus de l'artillerie et du génie. Les armes savantes européennes de la fin du XIX^e siècle sont en effet confrontées comme les marines occidentales au défi du canon rayé et de l'obus torpille et recourent à des solutions assez proches de celles employées pour accroître la résistance des grandes unités telles que les coupoles blindées dotées de pièces rapides. Comme les grandes entreprises d'armement — Chaumont et Le Creusot — proposent aussi bien des armements navals que des matériels terrestres et côtiers, les attachés militaires, connaissant bien ces équipements qu'ils ont vus lors de missions de formation, sont enfin en mesure de suivre avec une égale familiarité la vente d'un monitor, d'une division de torpilleurs ou de canons obusiers de côtes.

5. 3. 2. Les attachés navals : un travail bien éloigné des affaires méditerranéennes, à l'exception du poste romain

Avant 1886, la rue Royale n'a pas d'attaché en Méditerranée et dépend largement, nous l'avons vu, de la Guerre. Les informations fournies par des filières proprement navales proviennent soit des officiers commandant à la mer, soit des attachés navals résidant à Londres comme à Berlin.

²⁸⁸ SHD-V-M, BB 7-76, Fascicule n° 13 (1907).

²⁸⁹ SHD-V-T, 1 VM 299, Anonyme « Dépôt des Fortifications. Places étrangères (1814-1849) ».

²⁹⁰ À titre de comparaison, cf. WO 33 21/A, 1870, *Strength of Continental Armies*, « Prussia », section H. « Prussian Navy », Topographical and Statistical Department of the War office, 1870.

Quand il fallait obtenir rapidement des informations le ministre détache des hommes de confiance. Le 28 juin 1848, le CV Alexis Lugeol (1800-1867), alors directeur du service des navires à vapeur de Toulon, communique au préfet maritime un gros rapport sur les défenses de Mahon où il prétexte une réparation du vapeur *Tonnerre* pour reconnaître les défenses du port, récemment renforcées. Très détaillé, son rapport s'inscrit bien sûr dans le contexte de la révolution de février qui ne manque pas d'inquiéter l'Espagne de la reine Isabelle, étroitement liée à la Maison d'Orléans²⁹¹. Banale et discrète, la mission du commandant Lugeol n'a pas d'autre but que de mettre à jour les données militaires « au cas où ». Une génération plus tard, c'est le LV Massé, officier d'ordonnance de l'amiral Aube, que ce dernier envoie en Italie faire le tour des ports de guerre et des arsenaux péninsulaires²⁹². Au milieu des années 1880, la mise en place de la Triplice puis la possibilité d'un rapprochement franco-russe imposent une surveillance constante que seuls des attachés peuvent mener. En 1886, la nomination des premiers attachés navals en Russie comme en Italie entend ainsi surveiller de près la marine italienne, dont les progrès troublent la rue Royale, et jauger le poids de la marine russe qui est la cible prioritaire de la *Royal Navy* depuis la crise d'Orient de 1877-1878.

Lente à se mettre en place, la surveillance navale des affaires méditerranéennes reste incomplète jusqu'à la Grande Guerre²⁹³. Le poste d'attaché naval ouvert par la Résidence Générale de Tunis pour le commandant Servonnet en 1891 est une formulation trompeuse que permet le statut ambigu de la Tunisie beylicale. Hydrographe compétent et bon connaisseur des questions halieutiques, le LV Jean-Baptiste Servonnet (1849-1896) s'avère un précieux conseiller technique et commercial auprès de la Résidence. N'entretenant presque plus aucun lien avec l'État-Major de la Marine, il n'est donc nullement un attaché naval au sens littéral du terme²⁹⁴. Après son décès en 1896, le poste qu'il occupait disparaît, la surveillance des confins sud-tunisiens et de la Méditerranée centrale demeurant l'affaire des croiseurs de la station de Tunisie, de l'agent consulaire à Malte et de ses homologues de Sfax et de Gabès. La première extension de la trame méditerranéenne des attachés navals date de 1909, quand l'étude de la Marine Impériale et Royale est confiée à l'attaché naval à Berlin qui est accrédité, mais sans résidence, auprès de l'ambassade française à Vienne²⁹⁵. La même année, l'officier en poste à Rome est attaché à l'ambassade française à Madrid, mais sans avoir à y résider²⁹⁶. Opportuniste, l'extension respective des postes berlinois et romain aux capitales austro-hongroise et espagnole permet de surveiller les ambitions navales autrichiennes dans l'Adriatique, au lendemain de la crise de Bosnie, et les premiers pas du relèvement maritime espagnol, dix ans après les désastres navals et coloniaux de l'année 1898. Ponctuel, le travail mené n'en est pas moins réel. Quelques mois après son accréditation à la mi-1909, le CV de Saint Pair se rend à Madrid pour se présenter à l'ambassadeur de France. Reçu

²⁹¹ SHD-V-M, BB 4-1204, CV Lugeol au préfet maritime, Toulon, VA Bruat, 28 juin 1848.

²⁹² SHD-V-M, BB 4-1452, LV Massé au ministre de la Marine, VA Aube, 9 octobre 1886.

²⁹³ S. Laurent, *Politiques de l'ombre (...)*, op. cit., p. 445, 447, 452-453, 668.

²⁹⁴ SALKIN-LAPARRA, p. 6 ; 417-418.

²⁹⁵ *Ibidem*, p. 9.

²⁹⁶ A. Beauvais, *Attachés militaires (...)*, op. cit., p. 26-32.

par le roi Alphonse XIII qu'il admire grandement, l'attaché naval s'entretient avec les chefs de la marine espagnole. Ces premiers contacts et la lecture des documents officiels lui permettent, le 11 décembre 1909, de donner une vue d'ensemble des projets navals espagnols²⁹⁷. En 1912, son successeur le LV d'Huart mène une visite d'une certaine importance en Espagne²⁹⁸. La trame des attachés navals ne saurait enfin exclure le stationnaire de Constantinople dont les commandants successifs, dès la monarchie de Juillet, assurent un travail de renseignement politique, naval et militaire étendu de la mer Noire aux eaux égyptiennes, et que leurs traits professionnels et sociaux apparentent aux attachés en poste en Europe à la même époque. Si la marine ottomane est sous l'oeil du stationnaire du Bosphore, les marines des États balkaniques ne relèvent enfin d'aucun poste résident avant la Grande Guerre²⁹⁹.

De prime abord, le petit nombre des attachés résidents en Méditerranée comme l'extension tardive de leurs missions incitent à en négliger l'importance surtout si l'on pense à la solide trame d'agents dont dispose la Guerre dans le dernier tiers du XIX^e siècle³⁰⁰. Pris par leurs tâches et leurs obligations protocolaires, les officiers en poste à Berlin et Saint-Pétersbourg ne peuvent ni souvent ni bien longtemps s'absenter des capitales où se trouvent leur résidence. Parvenant en avril 1886 à Saint-Pétersbourg, le premier attaché naval en Russie, le LV Blondel, ne se rend pas dans les ports de la mer Noire avant le mois de novembre de la même année. Une décennie plus tard, le très actif commandant Hautefeuille visite en revanche à plusieurs reprises Sébastopol et les établissements militaires de la mer Noire, ce qu'il nomme sa « tournée des ports³⁰¹ ». S'il visite, en mars 1912, les arsenaux austro-hongrois, le commandant de Faramond de la Fajole (1864-1950), dont le poste principal est l'ambassade à Berlin, ne retourne pas à Vienne avant la fin de l'année. Il y fait alors le tour des bureaux, y rencontre certains officiels et se présente au nouvel ambassadeur de France. Cet attaché très consciencieux n'envisage pas toutefois de retourner sur le littoral adriatique, préférant attendre le lancement des premiers *dreadnoughts* austro-hongrois pour obtenir l'agrément des autorités³⁰². Par la force des choses donc, les rapports sur les ports russes de la mer Noire comme sur les ports de l'Adriatique se comptent chaque année sur les doigts de la main. Le poste romain est en revanche assez proche de La Spezia pour que les informations provenant de ce port reviennent souvent dans les rapports. Il est toutefois difficile à l'attaché naval de s'absenter régulièrement de la capitale pour se rendre sur la côte adriatique et dans le sud du pays où l'Italie dispose de quatre bases secondaires : Naples, Tarente, Ancône et Venise.

²⁹⁷ SHD-V-M, BB 7-130, Commandant Saint-Pair (AN-Rome) au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 11 décembre 1911.

²⁹⁸ O. Voionmaa, *La politique navale (...), op. cit.* p. 124-126.

²⁹⁹ Nicolas Dujin, « Un attaché naval dans la Grande Guerre : le commandant de Roquefeuil à Athènes (1915-1917) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006/4, n° 224, p. 95-109.

³⁰⁰ F. Gueiton, « Attachés militaires et officiers en mission en Russie (...) », art. cité, p. 139-212.

³⁰¹ SHD-V-M, BB 7-23, Commandant Hautefeuille au ministre de la Marine, VA Besnard, « Voyage en mer Noire », 1^{er} octobre 1896.

³⁰² SHD-V-M, BB 7-92, CF de Faramond de la Fajole (AN-Berlin) au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 30 septembre 1912.

En dépit de ces contraintes, les feuilles de renseignement de la Première Section de l'État-Major Général, l'opinion des marins déployés en mission, la lecture même des rapports des attachés montrent un apport constant d'informations de haute tenue. Si le poste de Rome est exceptionnellement bien informé, Londres, Berlin et Saint-Pétersbourg parviennent à des résultats honorables. Efficace avant 1880, la filière turque, animée par le stationnaire du Bosphore semble, à la fin du siècle, ne plus être qu'un poste secondaire.

a. Des informations ponctuelles des postes à Londres, Saint-Pétersbourg et Berlin

Puisqu'ils ont pour principale mission de suivre les activités et les progrès des marines étrangères, tous les attachés navals peuvent être amenés à fournir à la Rue Royale diverses informations sur les marines de guerre méditerranéennes et les forces déployées dans cette mer. En décembre 1899, le poste de Tokyo communique quelques photographies et informations sur les forteresses navales de la Russie d'Europe. Sans surprise, les postes non-européens envoient fort rarement ce type d'informations. En dehors de l'espace proprement méditerranéen, où la France dispose, avant 1914, d'un seul attaché résident (Rome), le gros de l'information provient des officiers détachés dans les ambassades d'Europe occidentale (Londres, Berlin) et orientale (Saint-Pétersbourg).

Le premier des attachés navals à Londres, le commandant Pigeard (1818-1885) observe et analyse le fort et le faible des unités qui sont détachées au sein du *Malta squadron*³⁰³. Pris par le dossier brûlant des cuirassés de haute mer, cet officier, qui passe ultérieurement deux années aux États-Unis pour analyser les leçons techniques de la guerre de Sécession, laisse à d'autres le soin de suivre les travaux portuaires menés à Gibraltar comme à Malte. Les défenses et l'activité des ports insulaires, les innovations technologiques et les affaires parlementaires concentrent l'attention de ses successeurs qui n'ont pas, en outre, le loisir de parcourir les possessions coloniales européennes britanniques. La surveillance des affaires méditerranéennes depuis Londres est donc ponctuelle. Durant l'été 1875, la (faible) valeur des cuirassés circulaires « *popovkas* » que les Russes déploient devant leurs bases de la mer Noire fait l'objet d'une conversation entre l'attaché naval, en mission sur le Continent, et son homologue britannique. Durant la crise d'Orient de 1876-1878, le CF Cavelier de Cuverville suit, à la demande de la rue Royale, l'annonce publique de l'accord anglo-ottoman sur Chypre et transmet toute une série d'observations et d'informations sur l'occupation de l'île par les troupes anglo-indiennes³⁰⁴. Son prédécesseur, le commandant de La Tour du Pin Chambly de la Charce, avait suivi de près l'affaire des trois cuirassés commandés par la Porte à l'industrie privée britannique, mais que la situation financière turque, alors désespérée, imposait de revendre. Craignant leur achat par l'Allemagne, le diplomate et son conseiller avaient alors fait le

³⁰³ A. Beauvais, *Attachés militaires (...), op. cit.*, p. 24-25 ; Alexandre Sheldon-Duplaix, « Un marin du Second empire au service du renseignement : le capitaine de vaisseau Pigeard et les programmes navals anglais et américains (1856-1869) », *Revue historique des armées*, n° 247, 2007, p. 13-30.

³⁰⁴ SHD-V-M, BB 8-764, CF Cavelier de Cuverville au ministre de la Marine, VA Pothuau, « Renseignements politiques », 9 juillet 1878 ; *ib.*, Le même au même, « Retour des plénipotentiaires anglais du Congrès de Berlin », 17 juillet 1878.

siège de l'ambassadeur ottoman et prévenu Paris où l'on n'avait sans doute pas oublié le rachat par le gouvernement londonien des actions du khédive de 1875³⁰⁵. En juin 1882, l'activité des arsenaux insulaires et la remise en service d'unités spécialisées comme le *Don* sont autant d'indices d'une prochaine action militaire en Égypte dont la forme échappe à l'attaché naval, avant que ce dernier ne signale la mobilisation d'un corps d'armée insulaire et de contingents indiens³⁰⁶. Affecté à Londres en 1888, le CF Richard (1843-1916) — CV en avril 1889 —, fournit en mai un rapport sur la marine austro-hongroise et détaille les services que les paquebots de la Lloyd autrichienne pourraient rendre comme croiseurs en cas de guerre. Le mois suivant, le même officier transmet un gros travail sur les défenses de l'arsenal autrichien de Pola³⁰⁷. Le 23 avril 1897, au lendemain de la guerre de Thessalie qui a contraint la Grèce à renoncer à l'annexion de la Crète, le poste de Londres communique un court rapport sur les « intrigues allemandes à Constantinople ». Fourni par un correspondant anglais, assez haut placé dans la hiérarchie navale ou diplomatique, le document, rédigé en français et tapé à la machine, développe les suites navales d'une rupture des Puissances sur la question turco-grecque.

Dans une large mesure, les officiers respectivement détachés à Berlin comme à Saint-Pétersbourg s'occupent occasionnellement de ce qui se passe sur les côtes adriatiques de l'Autriche-Hongrie et sur les rives russes de la mer Noire. Ordinairement, ils obtiennent les informations de première main lors d'une visite annuelle, durant l'été, mais dont la valeur dépend beaucoup des circonstances. Le 15 mars 1911, le commandant de Faramond de la Fajole (1864-1950) signale à Paris l'insuffisance des données collectées dans la monarchie danubienne après un séjour de trois semaines seulement. S'il visite en mars 1912 les ports arsenaux de l'Adriatique, cet officier ne retourne pas en Autriche-Hongrie avant la fin de l'année. Soucieux de se présenter auprès de l'ambassadeur de France dont il relève comme attaché naval non résident et de rencontrer un homologue autrichien qu'il ne connaît que par la voie épistolaire, le capitaine de frégate de Faramond de la Fajole demande en novembre un congé de huit jours pour se rendre à Vienne pour y suivre de plus près « le sens et la valeur de certaines déclarations importantes (...) faites au cours de la récente réunion des Délégations, concernant l'augmentation des forces navales de l'Autriche-Hongrie » en repoussant une nouvelle visite des arsenaux à un moment plus opportun. Parvenant en juillet 1886 à Saint-Pétersbourg, le premier attaché naval en Russie, le LV Blondel, ne visite pas les ports de la mer Noire avant le mois de novembre de la même année et envoie le 21 novembre son premier rapport³⁰⁸. Rédigé par le LV Voiellaud en décembre 1890, son mémoire sur les bases et les forces navales russes de la mer Noire est un document très étoffé³⁰⁹. En juillet 1896, alors qu'il

³⁰⁵ SHD-V-M, BB 8-764, Pochette « Attaché naval Londres (1873-1881) », CF La Tour du Pin Chambly de La Charce (AN-Londres) au ministre de la Marine, VA Fourichon, 23 juin 1876.

³⁰⁶ SHD-V-M, BB 4-1409, CV Dufresne de La Chauvinière (AN-Londres) au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 27 juin 1882 ; *ib.*, Le même au même, 30 juin 1882.

³⁰⁷ SHD-V-M, BB 4-1432, CF Richard (AN-Londres) au ministre de la Marine, VA Krantz, 12 mai 1888 ; *ibidem*, Le même au même, 17 juin 1888.

³⁰⁸ SHD-V-M, BB 4-1415, LV Blondel (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, VA Krantz, 21 novembre 1888.

³⁰⁹ SHD-V-M, BB 7-23, LV Voiellaud (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Rapport transmis en janvier, enregistré le 8 janvier à la 1^{re} Section de l'EMG.

dispose de toutes les autorisations, le commandant Hautefeuille doit parler haut et fort avant d'assister à une courte croisière d'entraînements en mer Noire, mais manque les grandes manoeuvres navales de la Baltique³¹⁰. Se rendant en Roumanie en 1907 pour y suivre une semaine d'exercices amphibies et militaires, le LV de Belloy de Saint-Lienard (1865-1929), AN en Russie, peut alors renouer avec d'anciens stagiaires du *Borda*, désormais à la tête de la jeune marine roumaine, qui ne peuvent ignorer son récent mariage avec la princesse Bibesco³¹¹. Le tableau ramené par l'attaché naval y gagne en précision³¹². Une bonne, mais rare aubaine. L'attaché en poste à Berlin, dont le travail est par ailleurs compliqué par une étroite surveillance policière et les mesures de confidentialité en vigueur, s'en tient, avant 1909, aux mers nord-européennes. Le rattachement à Berlin du poste de Vienne, mais sans résidence, change peu de choses à ce relatif isolement³¹³. Le 15 mars 1911, le commandant Faramond de la Fajole signale à Paris l'insuffisance des données qu'il a pu collecter après un séjour de trois semaines dans la monarchie danubienne³¹⁴. S'il visite en mars 1912 les ports arsenaux de l'Adriatique, cet officier ne retourne pas en Autriche-Hongrie avant la fin de l'année. Soucieux de se présenter auprès de l'ambassadeur de France dont il relève comme attaché naval non résident et de rencontrer un homologue autrichien, le capitaine de frégate de Faramond demande à la fin du mois de septembre un congé de huit jours pour se rendre à Vienne pour y suivre de plus près « le sens et la valeur de certaines déclarations importantes (...) faites au cours de la récente réunion des Délégations, concernant l'augmentation des forces navales de l'Autriche-Hongrie » en repoussant une nouvelle visite des arsenaux à un moment plus opportun³¹⁵.

Ne soyons pas dupes de l'insatisfaction affichée par les attachés navals. Ce sont en effet de jeunes officiers zélés, ayant plusieurs campagnes difficiles à leur actif, et dont certains — le commandant Hautefeuille (1852-1923) — sont de très fortes et colériques personnalités³¹⁶. Un coup d'oeil sur un navire, les propos de table d'un officier général, la confiance d'un pair apprennent beaucoup à ces hommes aguerris « à qui on ne l'a fait pas ». Le commandant Jousset, attaché naval à Rome, n'est pas dupe des écrans de fumée et des « échanges d'eau bénite » qui enveloppent l'accueil qu'il reçoit dans les ports de guerre italiens. Ni dupe, ni victime. En dépit des obstacles, ce dernier sait, en effet, ramener beaucoup d'éléments de chaque visite et de chaque manoeuvre³¹⁷.

³¹⁰ *Ibidem*, CF Hautefeuille (AN-Saint-Petersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, « Voyage en mer Noire », 1^{er} octobre 1896.

³¹¹ Ces liens et cette expérience jouent dans l'envoi du commandant de Belloy de Saint-Lienard en Roumanie en 1917 à la tête d'une mission française.
http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_debelloy_hubert.htm

³¹² SALKIN-LAPARRA, p. 108-112.

³¹³ J. Becker, *L'évolution du poste (...)*, *op. cit.*, p. 50-52.

³¹⁴ SHD-V-M, BB 7-92, CF de Faramond (AN-Berlin/Vienne) au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 15 mars 1911.

³¹⁵ *Ibidem*, Le même au même, « Demande d'autorisation d'aller en Autriche », 30 septembre 1912.

³¹⁶ SALKIN-LAPARRA, p. 242-249.

³¹⁷ SHD-V-M, BB 7-86, CF Jousset (AN-Rome), au ministre de la Marine, Félix Faure, 10 novembre 1894.

Envoyé en poste en Russie en décembre 1894, le CF Hautefeuille mesure rapidement en décembre 1895 et, de nouveau, durant l'été 1896, le manque d'entraînement, l'imprévoyance logistique et la médiocre valeur globale des bâtiments russes de la mer Noire³¹⁸. Quelques lignes dépeignant les évolutions de l'escadre impériale montrent bien la facilité avec laquelle ce caustique bourreau de travail, ayant servi sur deux cuirassés, peut jauger une escadre : « Naturellement, les évolutions ne sont guère plus brillantes (...). Les évolutions obliques sont tout à fait inconnues. Tout se fait au jugé, et comme l'on n'a que peu d'expérience, le résultat n'est pas brillant »³¹⁹. Exprimée deux années avant Fachoda, cette remarque lapidaire explique le silence sépulcral entourant la question de l'alliance franco-russe dans les grandes conversations navales de la fin 1898.

b. L'attaché naval à Rome : une importante vigie sur l'Adriatique et les eaux tyrrhéniennes

La création du poste d'attaché à Rome en 1886 marque une date importante dans l'histoire du renseignement naval français. L'ouverture de ce poste, confié initialement à des lieutenants de vaisseau puis à des capitaines de frégate, entend suivre les progrès d'une marine potentiellement hostile, jeune encore mais capable d'innovations, et disposer d'un flot régulier d'informations et d'analyses sur la troisième marine méditerranéenne. Il s'agit enfin de suivre l'avancement des travaux portuaires et des défenses côtières afin de préparer la série de frappes et de raids contre l'Italie que la Marine entend lui infliger au début d'une guerre générale. Si les premières missions du poste romain sont de suivre tout ce qui de près ou de loin touche à l'administration des forces navales péninsulaires, l'attaché naval voit peu à peu s'étendre, au tournant du siècle, le rayon de sa surveillance. La première raison tient à l'essor de l'industrie navale italienne dont les firmes, particulièrement Ansaldo à Gênes, s'imposent sur le théâtre de la maintenance et de la construction des unités moyennes, des croiseurs et des cuirassés³²⁰. La lente refonte des meilleures unités de la marine ottomane au lendemain de la guerre de Thessalie (1898) — le *Messardjie* puis trois corvettes cuirassées — comme la livraison de navires neufs tant aux Turcs qu'aux Grecs sont donc suivies de près par l'attaché naval à Rome. Disposant de relais intéressants, ce dernier peut ainsi s'entretenir avec son homologue ottoman, mais également avec les agents de la firme Ansaldo³²¹.

En quelques années, Rome devient le poste le plus actif du renseignement naval en Méditerranée occidentale et centrale³²². Son premier atout est géographique. Placée au centre du royaume et de son système ferroviaire, la Ville est en effet à quelques heures des principales bases

³¹⁸ AMAE-La Courneuve, Russie, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série, 84 (1896-1914), Commandant Hautefeuille (AN-Saint Pétersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 23 décembre 1896.

³¹⁹ SHD-V-M, BB 7-23, Le même au même, 1^{er} octobre 1896 ; SALKIN-LAPARRA, p. 247.

³²⁰ Patrick Fridenson, « Mutation de la grande entreprise en contexte italien : Ansaldo », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, édition en ligne, 17 bis, 2017, mis en ligne le 21 novembre 2017, consulté le 30 avril 2021. URL : <http://journals.openedition.org.ezupuv.biu-montpellier.fr/acrh/7972>.

³²¹ SHD-V-M, BB 7- 81 Turquie (66), « Sommaire de la feuille de renseignements », extrait de la lettre n° 18 de l'attaché naval à Rome 28 - ?- 05.

³²² SHD-V-M, BB 8-1776, Lettre de A. Boetzel au ministre de la Marine Édouard, Lockroy, 11 janvier 1896.

navales et des chantiers privés les plus compétents. Nommé en juin 1886, le commandant Le Léon est immédiatement invité à visiter l'usine de Terni, puis assiste le mois suivant à une revue dans la baie de Gènes et se rend en août à l'établissement Armstrong de Pouzzola. L'année suivante, il accomplit plusieurs missions le long des côtes tyrrhéniennes puis en Vénétie³²³. Nommé en 1886, le commandant Le Léon ressent un mur de prudence, avivée en 1887 par une affaire d'espionnage, mais est toujours en mesure de travailler dans des conditions ordinaires. Ses déplacements dans les zones non réservées sont libres ; il est invité aux manoeuvres comme à des tirs d'essai ; il peut visiter des arsenaux, hormis certains ateliers, les règles de réciprocité commandant ici l'ouverture des lieux sensibles. Avec prudence, quelques reconnaissances discrètes sont conduites enfin par lui et son homologue de l'armée le long du littoral tyrrhénien. Sur cette côte, l'attaché naval repère les points les plus exposés au sabotage comme aux frappes. L'envoi de photographies complète ce travail³²⁴. En combinant l'achat de cartes postales, de vues portuaires et quelques visites répétées, le même travail est conduit à La Spezia. Les années suivantes, les successeurs du commandant Le Léon rapportent travailler dans des conditions semblables. La situation s'améliore à la fin de la décennie 1890 quand les contacts au sein de l'administration navale deviennent plus cordiaux et parfois assez confiants. Ces déplacements et ces visites, facilités par des mesures de police généralement souples, alimentent un flux d'informations sans commune mesure avec ce que les autres postes européens — Berlin, Londres et Saint-Pétersbourg — peuvent fournir sur les marines méditerranéennes. Rome transmet ainsi une soixantaine de rapports et de lettres confidentielles en 1889, mais le double, quatre années plus tard. Prenant ses fonctions le 5 juin 1894, le LV Jouselin, un bourreau de travail, a déjà fourni six rapports à la fin du mois. Pour la seule journée du 10 novembre, ce marin ne rédige pas moins de neuf rapports sur les pavillons, les questions cérémoniales, le poste consulaire de La Spezia et les torpilles³²⁵. Au 30 janvier 1895, soit à peine sept mois après son arrivée, une soixantaine de lettres et de rapports ont traité de tous les sujets intéressant la vie navale péninsulaire. Entre le début et la fin de l'année 1897, ce ne sont pas moins de 400 rapports, souvent longs, que le commandant Jouselin communique à la rue Royale. À la fin du premier semestre de l'année suivante, plus de 350 rapports ont été transmis soit un rythme quotidien de deux rapports par jour environ.

Servi par des conditions géographiques favorables, le poste romain exige un type d'attaché singulièrement talentueux et compétent, capable de s'insérer vite et de travailler efficacement, mais également en mesure de fournir à la stratégie offensive française les informations cruciales au bon

³²³ On se rapportera ici aux rapports transmis à la rue Royale par le commandant Le Léon et versés dans le fonds BB 4-1414.

³²⁴ SHD-V-M, BB 4-1414, Commandant Le Léon (AN-Rome) au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 20 septembre 1887.

³²⁵ Ces dépêches (n° 29-37), toutes datées du 10 novembre 1894, se trouvent dans le fonds vincennais BB 7-86.

déroulement de ses missions, surtout dans le domaine de la torpillerie. Sur tous ces points, la Marine obtint les hommes dont elle avait besoin³²⁶.

c. Choisir à Rome des spécialistes des armes sous-marines pour servir une stratégie de raids et de descentes

Nommé en mai 1886, le premier attaché naval à Rome, le LV Le Léon (CF en octobre 1886), est prioritairement sélectionné pour sa « profonde connaissance de la langue italienne », tandis que « son caractère, sa capacité et son instruction générale » impressionnent ses supérieurs³²⁷. Les trois années qu'il passe à Rome confirmeront le bien-fondé de leur confiance. Sans renoncer au modèle de l'officier polyvalent et zélé, la rue Royale ajoute ultérieurement un trait professionnel bien spécifique, afin de répondre aux demandes du haut-commandement³²⁸. La connaissance des systèmes d'armes sous-marines est, en effet, nécessaire pour un poste chargé de jauger les défenses portuaires et côtières de la péninsule³²⁹. Au sein de la Marine, cette connaissance s'acquiert à l'École des Torpilles puis en assumant le commandement soit d'un torpilleur soit des défenses sous-marines d'un port de guerre. Depuis 1880, l'emploi des explosifs pour saboter des voies ferrées et des ouvrages d'art fait, en outre, partie du cursus habituel des brevetés de l'École des Torpilles, cette spécialisation — « Action-Démolition » — étant renforcée par les instructions de 1883. En détachant des « torpilleurs » à Rome, la rue Royale sélectionne donc des hommes formés à repérer les points faibles des réseaux routiers et ferroviaires côtiers et les cibles les plus intéressantes³³⁰.

Les trois officiers qui succèdent au commandant Le Léon sont effectivement des experts des armes-sous marines. Attaché en 1889 à l'ambassade, le LV Néron de Surgy (1849-1924) est passé par l'école des défenses sous-marines (1877) et s'est consacré, à plusieurs reprises, à cette spécialité (1877 ; 1887)³³¹. Lui succédant en 1891, Henry-Émile Le Nepvou de Carfort (1851-1919), élève breveté de l'école des torpilles de Boyardville (1877), se spécialise comme officier torpilleur et

³²⁶ Une comparaison des attachés militaires et navals est facilitée par les travaux du très regretté Hubert Heyriès et de certains de ses étudiants. À titre d'exemple : Hubert Heyriès, « L'armée italienne et le maintien de l'ordre dans les villes de 1871 à 1915, d'après les attachés militaires français », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2002/2, n° 206, p. 11-28

³²⁷ SHD-V-M, BB8-1623, Ministère de la Marine au ministre des Affaires étrangères, 11 avril 1886 ; O. Voionmaa, *La politique navale (...), op. cit.*, p. 70-102.

³²⁸ Pierre Waksman, « Attachés militaires français de 1900 à 1914 », *Recrutement, Mentalités, Sociétés*, Actes du Colloque international d'Histoire Militaire, Septembre 1974, Centre d'Histoire Militaire et d'études de Défense Nationale, Université Paul-Valéry, p. 358 ; R. Darbousset, *Les attachés navals (...), op. cit.*, p. 5-15.

³²⁹ Mme Salkin-Laparra n'a pas envisagé cette spécialisation dans son approche prosopographique, alors qu'elle en a donné les indices les plus clairs. On trouve également peu de choses dans l'étude synthétique d'Oloai Voionmaa. Renaud Darbousset a sondé le degré de spécialisation des attachés navals en poste à Rome, mais ne repère que le seul commandant Jousselin. Cf. O. Voionmaa, *La politique navale française (...), op. cit.*, p.49-50 ; R. Darbousset, *Les attachés navals (...), op. cit.*, p. 5-15.

³³⁰ SHD-V-M, BB 4-1394, CV Chauvi, directeur des défenses sous-marines (Paris) au VA Bergasse du Petit-Thouars, 26 juillet 1887. Confidentielle.

³³¹ Art. « Néron de Surgy (Jules-Alexandre-Auguste) (1849-1924) », SALKIN-LAPARRA, p. 343-351.

passé, en 1884, à la section des torpilles de la direction du matériel de la Marine. Les années suivantes, ses missions au Havre comme à Fiume, où la France achète les torpilles Whitehead, ses postes à la mer comme ses fonctions administratives sont toujours liés à la torpillerie³³². Après des commencements médiocres, le LV Jouselin (1851-1932), le quatrième attaché naval en poste à Rome, se révèle également un brillant expert des armes sous-marines, ce qui attire l'intérêt de ses supérieurs et motive sa nomination en Italie³³³. La connaissance des torpilles comme de la défense mobile des ports sont d'autres compétences que partagent le CV Davin (1846-1920), nommé à Rome en 1901, et son successeur, le CF Lacaze (1860-1955), envoyé en Italie en août 1905, pour y demeurer deux années³³⁴. Si la torpillerie est le dénominateur commun des premiers attachés navals en Italie, une bonne connaissance de l'artillerie demeure un atout important pour occuper le poste de Rome, l'artillerie navale italienne étant jugée innovante. Cette double spécialisation — torpillerie-artillerie — semble devenir la règle dans les nominations qui précèdent la Grande Guerre. Choisi pour succéder au commandant Lacaze, promu capitaine de vaisseau en août 1906, le capitaine de vaisseau Pigeon de Saint-Pair (1858-1934) est un brillant canonier, mais qui a commandé des torpilleurs³³⁵. Lui succédant en 1910, le commandant d'Huart (1875 - ?) est également un spécialiste de l'artillerie navale mais, ayant assez longuement servi en flottilles de torpilleurs, il comprend bien leur emploi tactique³³⁶. À ces éléments professionnels, s'ajoutent, sans surprise, une solide connaissance de l'italien, mais également l'aisance financière, le tact et la distinction, qui donnent aux attachés navals de la Belle Époque leur lustre social voire mondain.

5. 3. 3. Un attaché naval officieux : le stationnaire de Constantinople

Le stationnaire de Constantinople, que l'on appelle aussi stationnaire du Bosphore, est un bâtiment léger qui sert aux déplacements de l'ambassadeur de France en mer Égée, comme aux nécessités du service diplomatique dans la zone des Détroits³³⁷. Ce bâtiment assure également des fonctions de soutien au service des navires de commerce nationaux remontant et descendant le Bosphore. Sa présence s'étend même en mer Noire, quand la station du Danube, constituée après la guerre de Crimée, disparaît à la fin du Second empire. La surveillance des affaires fluvio-maritimes dans le delta du Danube, dont la navigation est placée sous la tutelle d'une commission internationale, repose, dès lors sur le seul stationnaire du Bosphore. Après avoir relâché dans les ports bulgares et roumains, le bâtiment rejoint le Bas-Danube qu'il remonte, avant de rallier son

³³² Art. « Le Nepvou de Carfort (Henri-Émile) (1851-1919) », *ibidem*, p. 310-315.

³³³ Art. « Jouselin (Lucien-Hervé) (1851-1932) », *ibidem*, p. 260-266.

³³⁴ Art. « Lacaze (Marie-Jean-Lucien) (1860-1955) », *ibidem*, p. 269-270.

³³⁵ Art. « Pigeon de Saint-Pair (Frédéric-Georges) (1858-1934) », SALKIN-LAPERRA, p. 371-379.

³³⁶ Art. « Huart (Marie-Joseph-Eugène d') (1875 - ?) », *ibidem*, p. 254-260.

³³⁷ Ce développement sur le stationnaire du Bosphore a servi au printemps 2021 à la rédaction d'un article, qui a été publié en octobre suivant sous les auspices du Centre Français de Renseignement et de la maison d'édition « Ellipses » sous le titre : « Le stationnaire de Constantinople : les yeux de la Royale sur la Question d'Orient (1840 environ-1914) ».

port d'attache. À la fin du siècle, dans le contexte très favorable de l'entente avec la Russie, le stationnaire est en outre appelé à visiter les ports russes de la mer Noire pour prendre part à des festivités ou des commémorations nationales et ainsi manifester l'amitié entre les deux pays. Quelques courtes croisières dans les eaux anatoliennes et grecques de la mer Égée sont également conduites chaque année.

Au milieu du siècle et sous le Second empire, le stationnaire du Bosphore est une unité légère. Au commencement de la III^e république, le stationnaire est un aviso, — aviso à roues, aviso à hélice de seconde classe —, tandis qu'une certaine diversité règne à la Belle Époque où le gouvernement déploie des canonnières — le *Gladiateur* —, des avisos et avisos-torpilleurs, — le *Vautour* —, et même un yacht militarisé — la *Jeanne-Blanche*³³⁸. Sans valeur militaire, le stationnaire doit être toutefois assez manoeuvrant pour éviter les embarras de la navigation civile dans le Bosphore, où les courants sont puissants. Soigneusement entretenus certes, les navires détachés à Constantinople sont parfois de vieux vapeurs à bout de course. L'un d'entre eux, *l'Ajaccio*, un paquebot postal lancé en 1843, acquiert ainsi sous le Second empire une tragi-comique réputation de « vieux sabot », avant de finir sa carrière active sur les rives du Bosphore entre 1867 et 1871³³⁹. Revenu du Sénégal, le *Pétrel*, un aviso des chantiers havrais Le Normand, est en revanche à son aise dans les eaux du Bosphore où ce navire, roulant et fatiguant peu, est apprécié pour la douceur de ses manoeuvres³⁴⁰. Alors que le *Vautour*, un aviso-torpilleur que commanda Pierre Loti (1903-1906), est assez remarquable de laideur, la *Jeanne-Blanche*, un ancien yacht languedocien initialement légué à la présidence de la République, s'avère en revanche un bâtiment magnifiquement aménagé. Les qualités nautiques du stationnaire sont d'une assez petite importance toutefois.

Souvent immobilisé dans la corne d'Or ou le Bosphore, ce bâtiment est avant tout un poste d'observation de la Marine sur la mer Noire que, faute de temps et « vissés » sur la Baltique, les attachés navals en Russie ne peuvent suivre que de loin. Le commandant du stationnaire du Bosphore est également en mesure de suivre toutes les affaires sensibles de l'empire ottoman ce qui offre à la Marine l'avantage inestimable de disposer de sa propre filière d'informations sur la Question d'Orient et de ne pas ainsi dépendre du Quai d'Orsay, de la Presse ni de la Guerre.

a. Un observateur privilégié du rapport des forces en mer Noire et dans les Balkans (1840 env.-1885 env.)

Ce travail de renseignement politique et naval paraît avoir débuté après les revers ottomans de la première crise de Syrie. À la demande de l'amiral Roussin, alors ambassadeur de France à Constantinople, le commandant de l'*Argus*, rédige, en 1836, un tableau statistique de la marine ottomane. Envoyé en mai 1840 « dans le Bosphore pour y rester aux ordres de l'ambassadeur de

³³⁸ <http://www.alienor.org/collections-des-musees/fiche-objet-98315-photographie-sur-plaque-de-verre-le-vautour-a-istanbul-titre-factice>.

³³⁹ SHD-V-M, BB 4-1482, Rapports du commandant de l'*Ajaccio*, 13 novembre -29 décembre 1856.

³⁴⁰ SHD-V-M, BB 4-1396, LV de Cornulier-Lucinière, « Rapport de fin de campagne », 31 janvier 1876.

France à Constantinople », le protégé de l'amiral Lalande, le LV Edmond Jurien de La Gravière, resta dans ces fonctions au plus fort de la seconde crise de Syrie et qu'il vit d'assez près. Dix années plus tard, le baron de Bourqueney confie la même mission au LV Jean de Martineng (1811-1887), commandant au Levant, qui fournit au ministère des Affaires étrangères un rapport d'une centaine de pages et dont la copie, transmise rue Royale, est déposée dans un dossier portant sur les affaires ottomanes³⁴¹. En 1850, le commandant de la station du Levant détache dans les Détroits un aviso à vapeur, la *Vedette*, dont la mission officielle est de se mettre à la disposition de l'ambassadeur de France. Aux lendemains de l'affaire des réfugiés hongrois, alors que la Russie de Nicolas I^{er} domine absolument la mer Noire, la connaissance de la flotte russe intéresse, bien sûr, les chefs de la Marine. Dans ses instructions, l'amiral Tréhouart demande au commandant de la *Vedette* de le tenir « au courant le mieux possible des armements russes dans la mer Noire et des évènements qui se passent dans les provinces valaque et moldave³⁴² ». Pour conclure, l'amiral demande à connaître tout ce qui touche à la marine ottomane. La crise d'Orient de 1852-1853, qui fait planer le spectre d'un coup de main russe sur les Détroits et la capitale ottomane, confirme la valeur d'un agent de renseignement pérenne dans la capitale ottomane. Le 5 mai 1853, le commandant du *Chaptal* écrit disposer d'une position favorable pour suivre les préparatifs navals et militaires russes. À juste titre, souligne le stationnaire, l'ampleur et le soin de ces mesures donnent à penser que la Russie n'entend pas s'en tenir à de « simples projets d'intimidation », ce que confirment les paroles d'un « ami particulier », membre de la mission Mentchikoff³⁴³. Le travail de renseignement politique et militaire se poursuit les mois suivants via le chef de la station, le CA Romain-Desfossés. « Vous prescrirez au commandant du stationnaire à Constantinople, », écrit à ce dernier Théodore Ducos en août 1853, « de vous tenir au courant du mouvement de la marine turque et des armements russes dans la mer Noire : vous aurez soin de me transmettre ces indications, lorsqu'elles vous paraissent dignes de mon attention³⁴⁴ ».

Au lendemain de la guerre de Crimée, le travail de collecte est essentiellement politique. Les « intrigues », la démission des grands personnages de l'État, le rôle supposé des « sultanes » et du harem tiennent une place récurrente dans la correspondance du commandant Laurent dont le successeur, le LV Desaux, suit d'assez près ce qui se passe à la cour. Le travail de renseignement du stationnaire est facilité par la francophonie généralisée des élites civiles et militaires dont les jeunes talents sont envoyés comme stagiaires dans les écoles d'application françaises. Détrônant le français, l'anglais domine certes à l'école navale ottomane, mais trouver un interlocuteur ottoman

³⁴¹ SHD-V-M, BB 7-6, LV J. de Martineng, *Le Ramier*, « Statistique de la Marine ottomane au 1^{er} juillet 1846 », 1^{er} juillet 1846 ; http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_demartineng_jean.htm. De larges extraits du rapport statistique du commandant de Martineng (qu'il orthographe Martineng) ont été reproduits par Daniel Panzac dans son histoire de la marine turque. Cf. D. Panzac, *La marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, CNRS éditions, 2009, p. 341-347 ; http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_demartineng_jean.htm.

³⁴² SHD-V-M, 2010 PA 45-10, CA Tréhouart, « Instructions au commandant de la *Vedette* », 10 décembre 1850.

³⁴³ AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP 46, Fonds Ducos, T. Ducos, ministre de la Marine, au commandant du *Chaptal*, 5 mai 1853.

³⁴⁴ SHD-V-M, BB 4 1476, Copie des instructions du commandant en chef de la division navale du Levant, Paris, 18 août 1853.

francophone, turc, arménien ou grec, est toujours aisé³⁴⁵. Le champ des affaires que suit alors le stationnaire s'étend des confins albanais jusqu'aux marges transcaucasiennes des empires russe et ottoman et même au-delà. Sur les onze dépêches qu'il transmet au CA Clavaud entre le 13 novembre 1856 et le 31 décembre 1856, le commandant Laurent en consacre deux à la guerre anglo-perse (1856-1857), dite « guerre de Hérat ». Le même commente, le 15 décembre 1856, le projet britannique de liaison ferroviaire trans-irakienne, que les Britanniques nomment l'*alternative route*, et fournit au chef de la station quelques informations sur la nouvelle compagnie russe d'Odessa³⁴⁶. Moins nombreuses en 1857, les dépêches « politiques » ne cessent pas. Après le remplacement du LV Laurent, le 1^{er} décembre 1857, le spectre géographique des informations sollicitées et communiquées demeure étendu. Prenant en septembre 1859 le commandement de l'*Ajaccio*, le LV de Perceval rapporte les faits marquants en Égypte comme en Albanie³⁴⁷. L'abondante correspondance du commandant Abel Bergasse Dupetit-Thouars, stationnaire du Bosphore, le montre préoccupé au premier semestre 1864, des effets sanitaires et politiques de l'émigration circassienne sur les côtes ottomanes dont il sent bien que les Russes sont les grands bénéficiaires et les chrétiens ottomans les victimes indirectes³⁴⁸. Si les rapports navals sont loin de présenter les mêmes qualités d'analyse, le principal mérite de cette correspondance abondante est de donner aux chefs de la station et de la Marine une certaine idée des affaires sensibles traitées à Constantinople, des conversations diplomatiques, des scandales, des procès enfin. Le grand avantage de ces matériaux sur la question ottomane est de fournir à la rue Royale un canal d'informations « tout naval », susceptible de nuancer les avis des agents du quai d'Orsay. Ce sont donc bien sur la qualité des données politiques reçues que le stationnaire est *in fine* jugé.

Au début des années 1870, le poste s'intéresse à ce qui se passe dans les ports russes de la mer Noire. Libérés par le traité de Londres (1871) des contraintes de désarmement en vigueur depuis 1856, les arsenaux impériaux sortent de leur léthargie. Muni de lettres de recommandations, le commandant de l'avis à hélice le *Corse*, le vicomte Aimé Le Compasseur-Créquy-Montfort de Courtivron se rend en août 1873 dans le port d'Odessa, puis visite les bases d'Otchakoff et de Nikolaïev. Dans ce port, le jeune officier, que reçoit cordialement l'amiral Popov, est autorisé à voir dans le détail les intrigants monitors garde-côte circulaires, les *popovkas*, ainsi que les ateliers du port³⁴⁹. Les relations diplomatiques cordiales que la très conservatrice République des Ducs entretient avec la Russie d'Alexandre II, ont sans doute servi le travail d'investigation du stationnaire. Avec la crise d'Orient de 1875-1876, le travail de renseignement du stationnaire

³⁴⁵ Odile Moreau, *Réformes militaires ottomanes. 19^e-20^e siècles : nouvelles approches*, Istanbul, Isis, Analecta Isisiana, CXXXV, 2015, p. 38-43.

³⁴⁶ SHD-V-M, BB 4-1482, Commandant de l'*Ajaccio* au CA Clavaud, 4 décembre 1856 ; *ibidem*, Le même au même, 15 décembre 1856 ; *ibidem*, Le même au même, 22 décembre 1856.

³⁴⁷ *Ibidem*, Commandant de l'*Ajaccio* au CA Clavaud, 2 novembre 1859 ; *ibidem*, Le même au même, 23 novembre 1859.

³⁴⁸ SHD-V-M, 107 GG-2, Commandant de l'*Ajaccio* au commandant de la station du Levant, 15 juin 1864 ; *ib.*, Le même au même, 3 août 1864 ; *ib.*, Le même au même, 31 août 1864.

³⁴⁹ SHD-V-M, BB 4-1395, LV A. de Courtivron au ministre de la Marine, VA Dompierre d'Hornoy, « Rapport sur la canonnière circulaire 'Novgorod' », 16 septembre 1873.

s'étend aux forces armées ottomanes, qui sont aux prises avec les nations balkaniques puis avec la Russie. Fin janvier 1876, avant de quitter son poste, le commandant de Cornulier-Lucinière, signale la refonte des défenses dans les ports turcs de la mer Noire comme dans les Détroits. Comme tant d'autres, le stationnaire souligne les faiblesses de l'armée, mal commandée, et l'apathie de l'escadre ottomane, décrite comme une « coûteuse fantaisie cuirassée³⁵⁰ ». Après la fin des combats en 1878, l'attention du stationnaire se restreint à la capitale, où le gros des forces navales est immobilisé, comme à la zone des Détroits où les travaux défensifs s'accumulent. La seule défense des Détroits, qui est la zone d'affrontement supposée d'une éventuelle lutte anglo-russe, fait l'objet en 1880 de cinq rapports, transmis les 8 avril, 6 juillet, le 20 août, le 27 septembre et le 5 octobre. Le commandant du *Pétrel* décrit les positions les plus fortes, dénombre leurs pièces, le plus souvent des canons Krupp de gros calibre. S'il n'est pas autorisé à visiter les ouvrages, ses croisières répétées à courte et moyenne distance des ouvrages lui permettent de sentir l'achèvement de certaines batteries, ainsi à Deirman (ou Deirma) Bournou³⁵¹. Doutant de l'efficacité globale de cette défense concentrée à l'entrée des Dardanelles, le commandant Roustan souligne les grandes chances de succès d'une incursion britannique en mer de Marmara pour arriver devant Constantinople³⁵². Travaillant sur la même question depuis des années, les praticiens du renseignement militaire britannique parviennent alors aux mêmes conclusions, la qualité des travaux de reconnaissance étant très poussée par ailleurs³⁵³. Poursuivant ce travail considérable, auquel a participé le consul aux Dardanelles, le LV Carré transmet, le 20 mars 1882, un rapport sur la même question, puis un second, le 4 avril, au retour d'une sortie dans les Détroits, officiellement « pour régler le compas »³⁵⁴. L'achat de torpilles par la Porte et la mise sur pied de défenses sous-marines font également l'objet de deux rapports à la fin de l'année³⁵⁵.

Après la défaite turque de 1879, la recherche du renseignement s'étend aux marines roumaine et bulgare. En dépit de la modestie de leurs forces, l'émergence des marines secondaires dans la mer Noire est un facteur inédit. Le commandant du *Pétrel* fournit, le 10 juin 1880, un rapport sur la flottille roumaine de 14 pages manuscrites, suivi en 1883 de deux autres notes sur la même question. Factuelles, les données sont celles qu'un analyste parisien peut trouver en dépouillant la presse spécialisée : type des unités, commandes récentes, effectifs, organisation³⁵⁶. Le commandant du *Pétrel* fournit également des rapports sur les nouvelles forces armées roumaines

³⁵⁰ SHD-V-M, BB 4-1396, LV de Cornulier-Lucinière, « Rapport de fin de campagne », 31 janvier 1876.

³⁵¹ SHD-V-M, BB 4-1397, Commandant de la station du Levant, Rapport du LV Roustan, Décembre 1879 ; *ibidem*, du même, 8 avril 1880.

³⁵² *Ibidem*, LV Roustan au ministre de la Marine, « Note sur l'état des défenses des Dardanelles », 10 juin 1880 ; *ib.*, Le même au même, 6 juillet 1880 ; *ib.*, Le même au même, 30 août 1880 ; *ib.*, Le même au même, 27 septembre 1880 ; *ib.*, Le même au même, 5 octobre 1880 ; art. « Roustan (Germain-Albert)- (1842-1903) », SALKIN-LAPARRA, p. 399.

³⁵³ NA -Kew, WO 33-35 (0797), Major (Commandant) J. C. Ardagh, *Intelligence Branch*, « *The Seizure of the Dardanelles as a means pf coercing the Porte* », 2 septembre 1890.

³⁵⁴ SHD-V-M, BB 4-1397, LV Carré au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 20 mars 1882 ; *ib.*, Le même au même, « Note sur les défenses des Dardanelles », 4 avril 1882. Confidentielle.

³⁵⁵ *Ibidem*, Le même au même, 15 novembre 1882 ; *ib.*, le même au même 19 novembre 1882.

³⁵⁶ *Ibidem*, Commandant du *Pétrel*, « Note sur la flottille roumaine », 10 juin 1880.

(10 juin 1880) qu'il compare aux forces bulgares encore dépendantes de la Russie. Un des successeurs du commandant Roustan, le LV Paul de Lalande de Calan (1844-1912), suit également le modeste développement des marines roumaine et bulgare comme les efforts de modernisation des défenses littorales turques où le rôle de l'Allemagne se confirme. Plus rarement, le poste s'intéresse aux affaires de Tripolitaine et d'Égypte, particulièrement en 1882, quand se pose brièvement l'éventualité d'une ingérence ottomane dans la crise d'Alexandrie³⁵⁷.

b. Un poste secondaire à la fin de l'ère hamidienne et sous le gouvernement des Jeunes-Turcs (1890-env.1913)

À la fin du siècle, le poste ne présente plus le même intérêt pour la rue Royale qu'il pouvait avoir lendemain des crises d'Orient passées. Plongée dans une complète apathie jusqu'aux affaires crétoises de 1897-1898, la marine ottomane achète peu de navires et conserve une flotte vieillissante, mais très mal entretenue. Le travail du stationnaire s'étend alors à toutes les branches des forces armées turques — Infanterie, Artillerie, Génie — dont les commandes suscitent de très vives rivalités. En 1892, l'officier en poste à Constantinople, le LV de Saint-Pern, expose ainsi à la rue Royale la question des poudres de l'infanterie qui oppose les Austro-Allemands aux Français³⁵⁸. Autrefois étendue à toute la mer Noire, la surveillance politico-navale se réduit ordinairement à la zone des Détroits. Occasionnellement, les stationnaires retrouvent dans les ports d'Odessa et de Batoum des stationnaires roumains et bulgares dont les officiers, formés en France ou par des cadres français, sont des interlocuteurs bien disposés³⁵⁹. Pour autant, le suivi des affaires navales roumaine et bulgare relève des attachés militaires en Roumanie comme de la mission détachée en Bulgarie en 1896 pour aider à la formation d'une marine nationale³⁶⁰. Le même décrochage se produit en mer Égée, où les séjours touristiques de l'ambassadeur en Grèce permettent au commandant du navire de fournir à Paris des notes occasionnelles et succinctes³⁶¹.

L'intérêt purement naval du poste se relève toutefois avec les crises égéennes et balkaniques des années 1898-1908 qui motivent le redressement spectaculaire, mais incertain de la marine ottomane (1909-1910). La rue Royale suit les péripéties de ce relèvement, dont la Grande-Bretagne a pris la responsabilité technique, en croisant les rapports du LV Goisset, de l'attaché militaire et de l'ambassadeur de France. L'étroite coopération navale anglo-ottomane, mais également le souci ottoman de cacher l'écart séparant sa marine des forces navales helléniques multiplient toutefois les écrans entre le stationnaire et ses interlocuteurs. La différence hiérarchique séparant le commandant du stationnaire des chefs de la mission britannique — l'amiral Limpus et le commandant Ashby —

³⁵⁷ *Ibidem*, LV Carré, commandant le *Pétrel*, au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 15 mai 1882.

³⁵⁸ SHD-V-M, BB 7-30, Commandant du *Pétrel* au ministre de la Marine, Auguste Burdeau, 28 septembre 1892.

³⁵⁹ Dr. Palasne de Champeaux, « Moyen pratique de puiser de l'eau de mer à certaines profondeurs », *Archives de médecine et pharmacie navales*, 1912, n° 97, p. 313-316.

³⁶⁰ On se reportera ici aux pages précédant ce propos où nous avons exposé les lignes de ces missions techniques.

³⁶¹ SHD-V-M, BB 7-130, LV de la Planche de Ruillé au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 11 juillet 1911.

comme l'absence d'informateurs ottomans de haut grade limitent la qualité des informations collectées. Bien conscient de cette situation, le LV Goisset énumère les indices de son isolement :

« Bref la méfiance orgueilleuse est à l'ordre du jour, et il est à peu près impossible d'avoir accès sur un navire de guerre. L'attaché naval grec n'a pu monter que deux fois à bord, par surprise. Quant à moi, j'y ai renoncé depuis ma visite à Gamble Pacha, le 5 novembre. Les officiers anglais ne m'ont jamais rendu la politesse du magnifique déjeuner que je leur ai offert le 19 novembre dernier ; ils ne m'ont jamais mis une carte, et n'ont jamais tenu la promesse qu'ils m'avaient faite de m'inviter à un branle-bas de combat à bord du *Messoudié*. Bien mieux, malgré de gracieuses paroles de loin en loin, ils paraissent m'éviter, et le mot d'ordre anglo-turc, en dépit de mon extrême réserve, semble être : 'pas d'intrus'³⁶² ».

Si l'on considère le dossier constitué par la rue Royale sur ce conflit, le stationnaire n'est plus qu'un informateur secondaire, cantonné à des questions purement techniques et dépendant du bon vouloir britannique³⁶³.

Ce sont alors les agents consulaires en mer Égée et surtout les capitaines de vaisseau de la première escadre de la division légère de l'escadre déployée au Levant et leur chef, le très efficace amiral Dartige du Fournet (1856-1940) qui alimentent la rue Royale en données politiques et diplomatiques obtenues de visu, de la bouche de leurs homologues grecs, bulgares et ottomans³⁶⁴. En dépit de ce déclin relatif, le poste ne cesse d'être ce qu'il n'avait cessé d'être depuis le milieu des années 1830 : une vigie bien placée entre la mer Noire et le nord de la mer Égée, confiée à des marins dont les traits sociaux et professionnels, mais également leurs origines familiales sont ceux des attachés navals.

c. Les traits professionnels et sociaux d'un attaché naval

En premier lieu, tout commandant du stationnaire de Constantinople doit être assez versé dans toutes les branches du métier pour suivre l'état de la marine ottomane, dont les bâtiments et les armements sont fournis par les chantiers britanniques, français, mais également allemands, italiens et américains. Le stationnaire doit également suivre l'avancement des défenses des Détroits que les Turcs modernisent avec l'aide étrangère, essentiellement allemande, dès le début des années 1870, mais surtout après 1875. Avant que les attachés militaires et navals en Russie ne prennent ces dossiers en main, la surveillance ponctuelle des forces navales russes en Mer Noire suppose enfin d'assez larges compétences logistiques et portuaires. Les officiers nommés à Constantinople sont donc des marins aguerris, comptant plusieurs années de campagnes, souvent lointaines, ayant également une expérience directe des grandes escadres. Avant la guerre de Crimée, les stationnaires,

³⁶² SHD-V-M, BB 7-132, LV G. Goisset, commandant la *Reine-Blanche*, au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrère, 19 janvier 1910.

³⁶³ SHD-V-M, BB 7-161, LV Pomard au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 26 novembre 1912 ; *ib.*, Le même au même, 30 novembre 1912.

³⁶⁴ Sur la soixantaine de pièces diverses rassemblées dans le dossier « Conflit balkanique 1912-1913 », on ne dénombre que deux lettres du LV Pomard. Cf. SHD-V-M, BB 7-161, Consul de France à Syra au ministre des Affaires étrangères, 18 janvier 1913. Copie transmise à la rue Royale le 1^{er} février.

tel le LV Ohier (1814-1870), un ancien ADC de l'amiral Dupetit-Thouars, sont sélectionnés pour l'ampleur de leur expérience nautique, militaire et administrative³⁶⁵. Les vétérans de la guerre de Crimée prédominent naturellement dans les années qui suivent ce conflit. Aide de camp de l'amiral de Parseval-Deschênes, le LV Georges de Parseval a participé aux opérations du siège de Bomarsund, avant d'être attaché à l'escadre de la Mer Noire et de prendre part aux opérations navales de la guerre de Crimée. Embarquant sur l'*Algésiras* au retour de la paix, Parseval remplit en 1858 les fonctions d'aide de camp de l'amiral Jacquinet, préfet maritime de Toulon. Nommé à la station du Bosphore en février 1864, le LV Abel Bergasse Dupetit-Thouars (1832-1890) s'est illustré en servant les batteries à terre de la Marine durant le siège de Sébastopol. Nommé instructeur de canonage en 1856, il est détaché au sein de l'escadre de Toulon (1858-1859), puis sert trois années au Dépôt des cartes et des plans, avant de rejoindre le stationnaire de Constantinople³⁶⁶. La nomination du LV Germain Albert Roustan (1842-1903), nommé en octobre 1879 sur le *Pétrel*, doit sans doute beaucoup à l'impeccable combinaison de vertus militaires et navales démontrées durant l'expédition du Mexique, et de précoces qualités administratives. Dans les dernières décennies du siècle, alors que la Turquie adopte une posture défensive, le poste est souvent occupé par des « spécialistes » de la torpillerie. On pense ainsi à Ernest Richard (1843-1916), un ancien de l'École des défenses sous-marines de Boyardville, comme à deux brevetés de l'École Spéciale de la Marine : le LV Grasset (1863-1932) et son successeur Benoist d'Azy (1866-1953), ce dernier devenant par ailleurs un sous-marinier réputé. Également breveté de l'ESM (1906), le LV Alexandre Robert de la Planche de Ruillé (1867-1924), commandant la *Jeanne-Blanche* de 1910 à 1912 est un canonier, qui a longuement servi en escadre, mais il a embarqué, à deux reprises, sur des torpilleurs. La carrière du LV de Saint-Pern (1852-1929) est en revanche plus « ordinaire », ce dernier alternant les postes en escadre à Brest comme à Toulon³⁶⁷. La sélection du stationnaire du Bosphore suppose également de l'aisance, de la dignité et du tact. Le commandant du stationnaire côtoie en effet les membres de l'ambassade de France dont il assure les transports et les excursions, mais également s'entretient avec des officiels ottomans et des instructeurs étrangers, essentiellement américains et britanniques. Il y a enfin les obligations mondaines qu'imposent la présence d'une importante colonie européenne et les liens qu'elle entretient avec les notables chrétiens ottomans. Sa parfaite éducation, mais également le nom illustre qu'il porte, ses états de service durant la guerre de Crimée enfin, sont autant d'atouts pour le très talentueux Abel Bergasse Dupetit-Thouars, qui se révéla le plus doué des stationnaires de sa génération. Sous la Troisième République, le choix de marins « à particule » répond-il à ce désir de doter les ambassades de marins bien nés et donc bien formés aux usages du monde, alors que le personnel diplomatique s'ouvre aux classes moyennes comme aux « talents »?

Tout n'est pas toutefois un pur lit de roses pour le stationnaire, qui, toujours choisi parmi les lieutenants de vaisseau, souffre quelque peu de son rang subalterne. Datée du 11 novembre 1857, une lettre du commandant Laurent — quittant alors son commandement — montre une mésentente

³⁶⁵ http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_ohier.htm

³⁶⁶ Cf. J. de la Faye, *Une famille de marins. Les Du Petit-Thouars, op. cit.*

³⁶⁷ http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_desaintpern_bertrand.htm

avec l'ambassadeur de France. S'il parvient en 1909 à s'entretenir avec l'un de ses homologues britanniques et à rencontrer l'amiral Gamble, l'inspecteur anglais des forces navales turques, le LV Goisset subit certains petits affronts où il voit le désir de secret dont les Britanniques enveloppent leur réorganisation de la marine ottomane³⁶⁸. Pour autant, ces froissements et ces tracasseries sont ponctuels et sont adoucis par les habitudes de courtoisie mondaine qui sont de règle dans le service diplomatique et le zèle des stationnaires. Après avoir initialement déploré, le mauvais vouloir des attachés de l'ambassade, le LV Bergasse Dupetit-Thouars capte leur confiance par le soin scrupuleux qu'il manifeste à communiquer à l'ambassade les informations sensibles, mais qu'il transmet à ses supérieur). Dès le mois de mars, cet officier a une certaine idée du dessous des cartes des affaires du Liban et des affaires roumaines. Cette bonne entente, sans doute servie par une communauté d'âge et d'éducation entre les jeunes hauts-fonctionnaires de l'ambassade et le stationnaire, perdue au fil des décennies. Sous la Troisième République, ces habitudes de cordialité et d'entente demeurent. Appelé à fournir à la rue Royale un rapport sur les Dardanelles, le LV Roustan sollicite et reçoit l'aide de l'ambassadeur de France qui mobilise le consul de France des Dardanelles pour monter une fausse excursion, mais une vraie reconnaissance³⁶⁹. Recevant en 1909 le commandement de la *Jeanne-Blanche*, le LV Goisset obtient du conseiller financier de l'ambassadeur Bompard la communication d'une partie du budget ottoman de la marine³⁷⁰.

Inévitablement, l'institution navale a cherché la perle rare parmi les « porphyrogénètes » – Edmond Jurien de La Gravière ou Abel-Nicolas Bergasse Dupetit-Thouars – que leurs parents et protecteurs poussent à demander un poste discret, sans éclat militaire, mais important pour qui veut se préparer au commandement d'une escadre. Cette expérience des affaires d'Orient, étendue nous l'avons vu aux aires balkaniques et caucasiennes, était en outre assez riche pour attacher à une ambassade d'anciens stationnaires tels le commandant Oncieu de la Batie (1833-1904), nommé à Londres en 1885³⁷¹, comme ses successeurs, le CV Roustan (1842-1903) et l'amiral Maurice Grasset (1863-1932). De là à voir dans le poste de Constantinople une forme d'école d'application des missions diplomatico-navales, il y a un seuil, que le silence des archives et la modestie des effectifs considérés nous recommandent de ne pas franchir.

5. 3. 4. Les indispensables agences consulaires : le réseau de veille le plus efficace de la Marine

« Son compagnon, Raoul Petitot, était vice-consul de France à Malte depuis quelques mois seulement ; c'était un Parisien à la fine moustache, aux yeux rieurs et chez qui les soucis diplomatiques n'avaient pas encore effacé le naturel de la physionomie et la franchise du sourire. Tout en lui respirait la gaieté. Envoyé à Malte en arrivant de Turin et bien qu'il ne sût pas un mot d'anglais, il avait accepté avec sérénité cette réclusion au milieu de gens dont il ne connaissait pas la langue et qui lui étaient parfaitement antipathiques. Ses seules distractions, en dehors de la direction des affaires du consulat, étaient quelques fugues à Palerme afin de se

³⁶⁸ SHD-V-M, BB 7-132, LV G. Goisset au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrière, 26 janvier 1910.

³⁶⁹ SHD-V-M, BB 4-1397, LV Roustan au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 30 août 1880.

³⁷⁰ SHD-V-M, BB 7-132, LV Goisset au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrière, 24 décembre 1909.

³⁷¹ Où il reste une année et demi. De lourds soucis de santé le contraignent en 1888 à se retirer du service actif puis de la réserve. Notice « Oncieu de la Batie (Auguste-Marie-Édouard d') », SALKIN-LAPARRA, p. 359-361.

reposer sur les luxuriantes Italiennes, de la contemplation trop prolongée des « planches à pain » de La Valette³⁷² ».

Extrait de *La Guerre Fatale*, ce passage est assez exemplaire des ethnotypes nationaux qui font de ce roman de guerre fiction du colonel Driant un magnifique exemplaire de prose « anglophobissime ». Poursuivant, le colonel Driant montre Raoul Petitet sous les traits plus austères du patriote zélé qui arpente l'île, afin de repérer les derniers ouvrages construits par l'armée britannique. Esquivant la surveillance anglaise, l'agent note des préparatifs si menaçants qu'il demande la venue d'un officier de marine, Henry d'Argonne. Une fois l'imminence d'une attaque contre Bizerte confirmée, ce dernier part sur une barque maltaise rallier la Tunisie juste avant le déclenchement de l'offensive anglaise³⁷³. Malgré leur caractère romanesque, ces pages de Driant ont le mérite de rappeler le travail de surveillance assumé par les consuls dans les ports étrangers de guerre. Lui fait ainsi écho ce passage de la correspondance politique du consul de France à Malte en 1863 : « Il s'exécute à Malte un travail assez important », écrit ce dernier qui annonce la création d'un port « plus vaste que ceux existant actuellement (...) capable d'accueillir toutes les forces navales de l'Angleterre dans la Méditerranée³⁷⁴ ». Une décennie plus tard, les agents consulaires détachés à La Valette comme leurs homologues en Tunisie, particulièrement à Gabès, suivent de près les trafics d'armes et surtout l'importation illicite de poudre noire qui, transitant par Malte, était acheminée dans l'intérieur de la Régence avant de passer en Algérie³⁷⁵. Rien de bien singulier par ailleurs puisque plusieurs agences consulaires — Guernesey, Jersey³⁷⁶, Hambourg et Kiel — sont prioritairement vouées à l'acquisition des renseignements militaro-navals et conservent cette mission jusqu'à nos jours : ainsi Hambourg durant la Guerre Froide ou Genève aujourd'hui³⁷⁷. Sur l'acquisition du renseignement par le consul Petitet, cycliste et marcheur impénitent et curieux, ce qu'écrit Driant n'est donc pas aussi rocambolesque qu'il peut le sembler. Tout au long du siècle, les agents consulaires sont bien l'échelon indispensable du renseignement naval et de tout ce qui de près et de loin touche la puissance maritime d'un État, sa défense littorale, ses capacités de nuisance enfin. Le roman suppose, bien à tort en revanche, un travail souterrain et silencieux quand la plupart des informations communiquées au Quai d'Orsay ou transmises directement à Toulon proviennent de conversations amicales avec des officiers et des agents étrangers, mais également du dépouillement de la presse locale.

³⁷² Capitaine Danrit (pseudonyme du commandant Driant), *Guerre Maritime et sous -marine*, Paris, Flammarion, Nouvelle édition, 1906, p. 29-30.

³⁷³ *Ibidem*, p. 6-8.

³⁷⁴ SHD-V-M, BB 4-1036, Consul de France (Malte) au ministre des Affaires étrangères, Édouard Drouyn de Lhuys, 20 mai 1863.

³⁷⁵ 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.

³⁷⁶ SHD-V-T, GR 1 M 1430, VC dans les îles anglo-normandes au Ministre des Affaires étrangères, 31 octobre 1852. Transmis à la Guerre.

³⁷⁷ Jacques Follorou, *La guerre secrète des espions*, Plon, 2020, p. 29-63. (*Pro Nadia*).

a. Le réseau le plus dense de collecte des données navales et maritimes

Aucune autre région du monde ne possède autant d'agences consulaires nationales que la Méditerranée où les intérêts commerciaux, religieux et politiques, anciens et nouveaux, ont suscité, depuis le XVI^e siècle, la création et le relèvement de dizaines de postes depuis l'époque moderne. Les aléas politiques et budgétaires qui modifient la carte des agences comme leur hiérarchie entre 1790 et 1914 ne doivent pas gommer l'essentiel. Tout au long du XIX^e siècle, la France dispose d'une très forte présence consulaire sur l'ensemble du monde méditerranéen, mais moindre sur ses principales périphéries : la mer Noire et la mer Rouge³⁷⁸. *L'annuaire diplomatique et consulaire de la République française pour l'année 1886* mentionne 80 agents en Espagne, sans compter les personnels adjoints (chanceliers, commis), soit quatre fois plus que l'ensemble des agents affectés au Brésil. La Grèce compte alors 22 employés consulaires ; la Tunisie (sans compter Tunis même) 14 ; l'Italie 73. En mer Noire, où les enjeux commerciaux et politiques sont apparus au second XVIII^e siècle, le déclin de l'activité française à l'époque révolutionnaire a longtemps pesé sur la présence consulaire. Au premier XIX^e siècle, Sébastopol, Kertch, Eupatoria, Taganrog et Nikolaev sont dépourvus de postes. La trame consulaire se renforce toutefois après 1856. Dès la fin de la guerre de Crimée, le consulat de France à Odessa est rétabli et coiffe toutes les agences présentes et futures de la mer Noire et d'Ukraine. Un poste est ouvert à Kherson en 1863 ; un autre à Kertch, à l'entrée de la mer d'Azov, en 1877. Poti reçoit son premier agent en 1881. En 1883, Sébastopol dispose d'un agent, avant que le poste ne redevienne vacant pour 10 ans. À l'extrême fin du siècle, l'ancienne Caffa où avait été établi un vice-consulat en 1816, reçoit de nouveau une agence consulaire³⁷⁹. Malgré la suppression ou le déclassement (plus fréquent) de certains postes, l'intensité des échanges commerciaux, le développement du tourisme, comme l'importance grandissante des nouveaux États balkaniques dans l'économie méditerranéenne imposent de maintenir une trame serrée au Levant et dans les pays tributaires et successeurs de l'empire ottoman. Le développement de la présence consulaire n'est pas propre à la France. On compte 12 agences et missions diplomatiques britanniques dans les états ottomans en 1825, mais 19 en 1834, 36 en 1846, 37 en 1871, 53 en 1881, et 66 en 1900³⁸⁰. En Méditerranée comme en mer Noire, la répartition des postes montre, sans surprise, la polarisation portuaire et littorale des agences dont la grande majorité sont conservées ou développées pour des raisons commerciales *lato sensu*. Si la plupart des postes dits « politiques », tels les agences de Damas, du Caire, et de Jérusalem, sont

³⁷⁸ Luc Chantre, « Des bâtisseurs d'empire ? Les consuls français de Djeddah au XIX^e siècle (1839-1914) » dans Fabrice Jesné (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde XVIII^e-XIX^e siècles*, Centre de recherches en Histoire internationale et Atlantique, PUR, coll. enquêtes & documents, n° 57, 2017, p. 157-174.

³⁷⁹ Anne Mézin, « Notes sur les consulats français en Russie au XIX^e siècle », Jörg Ulbert et Lukian Prijac (dir.) *Consuls et services consulaires au XIX^e siècle, Consulship in the 19th Century, Die Welt der Konsulate im 19. Jahrhundert*, DOBU Verlag, 2010, p. 107-123.

³⁸⁰ Erdogan Keskinilic et Ebubekir Ceylan, « Her Majesty's Protected Subjects : the Mishaqa Family in Ottoman Damascus », *Middle Eastern Studies*, 2014, n. 4 , p. 16. Version consultable en ligne et téléchargeable : <http://dx.doi.org/10.1080/00263206.2014.934817>

localisés dans l'intérieur, les postes stratégiques sont ordinairement localisés sur les voies maritimes majeures et dans les ports de guerre : Gallipoli, Malte, Gibraltar, Alexandrie et La Spezia.

Depuis l'époque moderne, les agents consulaires européens sont des informateurs réguliers des marines de guerres, alors même que la plupart d'entre eux ne sont pas des agents de l'État, mais des commerçants bien implantés dans les sociétés portuaires. De valeur inégale, la filière consulaire présente l'avantage d'être servie par la densité des agences. La destination réelle de l'expédition de Bonaparte en 1798 est ainsi résolue par un faisceau d'indices collectés par des agents du *Consular Service* dans tous les ports de la Méditerranée occidentale³⁸¹. Neuf décennies plus tard, les consuls britanniques à Cherbourg, Marseille et Venise, suivent pour le compte de l'Amirauté à Londres les préparatifs français — mais également les mouvements navals italiens — avant l'expédition de Tunisie³⁸². L'intégration exclusive des agents consulaires au service de l'État confirme leur rôle d'observateurs voués de la Marine. Au XIX^e siècle, les instructions ministérielles françaises exigent la communication aux autorités navales des mouvements des bâtiments de guerre et des transports de troupes étrangers dans les ports d'une circonscription consulaire³⁸³. Les mouvements de l'escadre de Malte dans les eaux italiennes et grecques, les croisières autrichiennes dans l'Adriatique, les mouvements de l'escadre russe de la mer Noire sont ainsi suivis de près par les consuls des ports où ces forces font escale³⁸⁴. Les consuls sont en outre invités à suivre tout ce qui, de près ou de loin, touche la puissance maritime, commerciale et navale du pays où ils servent. Le développement d'un arsenal, la construction d'une forme de radoub, indispensable pour la réparation d'un navire de guerre atteint au combat, le réarmement d'une batterie de côtes, l'arrivée de transports de troupes et la venue d'une autorité navale ou politique de haut rang font partie des informations « navales » des rapports consulaires. À notre connaissance, la plupart de ces données sont communiquées soit au Quai d'Orsay, qui en transmet ensuite la copie à la rue Royale, soit aux autorités navales. Interrogé comme les autres membres du CSM sur l'importance du renseignement en temps de guerre, le VA Gervais, ancien attaché naval à Londres (1879-1880) et familier des affaires franco-russes, tient pour indispensable ce travail de vigie que mènent « certains agents diplomatiques désignés »³⁸⁵.

Cette veille est inégalement active selon les secteurs et les circonstances. Au second XIX^e siècle, les rapports consulaires militaires sur La Spezia, dont la marine italienne fait une de ses

³⁸¹ Laurent Bussière, « Le renseignement français sous le règne de Louis XIV. Le cas des consuls de France à Gênes, 1668-1689 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n°47, 2002, p. 40-52 ; Michael Duffy, « British Naval Intelligence and Bonaparte's Egyptian Expedition of 1798 », *The Mariner's Mirror*, 84 (3), 2013, p. 278-290.

³⁸² NA Kew, ADM 116-27, Consul d'Angleterre à Marseille au secrétaire de l'Amirauté, 15 avril 1881 ; *ib.*, Le même au même, 3 mai 1881 ; *ib.*, Vice-consul britannique à Venise au consulat général de Florence, 12 avril 1881. (Copie à Amirauté) ; *ib.*, Lord Lyons à lord Granville, 1^{er} mai 1881.

³⁸³ Art. « Consul », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 222.

³⁸⁴ À titre d'exemple, on signalera les dépêches consulaires rendant compte des visites et des escales de la division navale russe en Méditerranée entre 1896 et 1901 et des mouvements de la flotte russe de la mer Noire. Cf. AMAE-La Courneuve, CPC-NS, Russie, 84.

³⁸⁵ SHD-V-M, BB 8-2424/2, VA Gervais au ministre de la Marine, VA Besnard, 17 juin 1896.

bases majeures après 1860, couvrent plusieurs volumes³⁸⁶ quand le port d'Ancône, sans valeur militaire depuis l'unification, est l'objet, en 1882, d'un seul rapport, rédigé à la demande de la rue Royale³⁸⁷. Intense après la guerre de Crimée, le travail d'observation du consul de France à Nice est lié à l'emploi de la rade de Villefranche par la division navale russe de la Méditerranée concédée par le Piémont en 1858. Cette mission s'amenuise avec l'abandon de la rade par la marine de Saint-André. Quasi nuls au début du XX^e siècle, tant les forces navales espagnoles ont décliné, les renseignements consulaires reprennent dans la péninsule après 1909 avec la modernisation des chantiers portuaires ibériques. Les courriers du consulat de France de La Corogne et de Carthagène prennent alors une importance inédite³⁸⁸. Les agences portuaires syro-libanaises ne fournissent pour ainsi dire rien entre 1840 et 1880, tant il est vrai que les défenses littorales locales ne connaissent aucune modification notable entre le dénouement de la seconde crise de Syrie et la fin de la guerre russo-turque de 1877-1878³⁸⁹. Suivant de près la situation insulaire, le poste de La Canée, au nord de la Crète, est mobilisé par la Marine en cas de tension gréco-turque, quand les flux d'armes et de volontaires venant de Grèce se font plus fréquents. S'arrêtant au début du siècle, le poste retrouve sa son utilité entre 1915 et 1917 pour surveiller les agissements germano-helléniques³⁹⁰. En mer Noire, le consulat de France à Odessa est militairement inactif, avant que les rumeurs d'une dénonciation unilatérale des clauses du traité de Paris n'incitent, au printemps 1870, le titulaire du poste à dresser un tableau des indices de ce relèvement et à recueillir tous les bruits sur ce sujet³⁹¹. Par la suite, le travail proprement militaire des consulats français est ponctuel et suit les hauts et les bas des efforts de la marine de Saint-André. En revanche, l'activité des agences établies sur les grandes voies maritimes — les Dardanelles, le détroit de Gibraltar, le détroit de Messine, les eaux de l'Attique —, comme dans les principaux ports de guerre — Malte — est soutenue tout au long du siècle. La surveillance des entraînements des batteries de côtes comme des manoeuvres navales et amphibies apportent aux attachés navals et militaires chargés de la zone une première manne documentaire³⁹². Une dizaine de ces postes — Gibraltar, Malte et Syra — mène un travail d'observation, voire de renseignement politico-militaire assez poussé et régulier pour le considérer comme une de leurs missions régulières. Cette vocation est particulièrement affirmée à la fin du siècle à La Spezia qui est, à notre connaissance, la seule officine du renseignement naval consulaire français en Italie.

³⁸⁶ À titre d'exemple, cf. SHD-V-M, BB 4-1402, « Lettres des Consuls (1876-1882) » et AMAE-La Courneuve, Correspondance Politique et commerciale, Italie, 5, « Gènes (...), La Spezia », (1880-1889).

³⁸⁷ SHD-V-M, BB 4-1402, Consul général de France (Florence) au ministre des Affaires étrangères, Louis-Charles de Saules de Freycinet, 15 mai 1882.

³⁸⁸ SHD-V-M, BB 7-130, Espagne, 61 (1909-1913), Pochette « 1913 ».

³⁸⁹ SHD-V-M, BB 4-1402, Consulat général de France (Beyrouth) à l'ambassade de France à Constantinople, Lettre « très confidentielle » sur la défense des côtes de Syrie, 18 décembre 1883.

³⁹⁰ N. Dujin, *Un attaché naval dans la Grande Guerre (...)*, art. cité, p. 100 ; Lieutenant Abdil Bicer, « La genèse des Services de renseignements français en mer Égée et dans la péninsule grecque en 1915-1916 (création, structures et fonctionnement des SR) », dans F. Guelton et Abdil Bicer (dir.), *Naissance et évolution du renseignement dans l'espace européen (1870-1940)*, SHD, 2006, p. 157-187.

³⁹¹ SHD-V-M, BB 3-798, Ministre des Affaires étrangères, Agenor de Gramont, au ministre de la Marine, Amiral Rigault de Genouilly, 4 juillet 1870. Copie du rapport du consul de France à Odessa, 22 mai 1870.

³⁹² SHD-V-M, BB 7-25, LV Jousselin (AN-Rome) à l'EMG, 1^{ère} section, 30 janvier 1898.

b. Une dizaine d'agences pour suivre de près les activités maritimes illicites et belliqueuses

Une dizaine de postes consulaires jouent donc un rôle régulier dans la collecte des informations sensibles qui intéressent de près l'action de la France et de ses forces armées. En Méditerranée occidentale, trois postes — La Spezia, Gibraltar et Malte — sont des relais réguliers de la rue Royale qui leur communique instructions et questionnaires. En Méditerranée orientale, l'agence consulaire des Dardanelles (Gallipoli) comme le vice-consulat de Syra sont régulièrement requis pour donner à la Marine des informations navales³⁹³. En mer Noire, les agents consulaires d'Odessa et de Sébastopol sont, au tournant du siècle, les correspondants des attachés militaires et navals auprès de l'ambassade de France en Russie. Occasionnellement enfin, d'autres agences, Fiume et Trieste bien sûr, mais également Kiel et Hambourg, deux postes voués au renseignement, fournissent à la rue Royale des copies d'articles et diverses données relatives à la flotte austro-hongroise³⁹⁴. Tous ces postes sont maritimes, à l'exception notable du consulat-général de Budapest qui, coordonnant l'action de ses antennes de l'Adriatique, suit de près l'effort naval de la monarchie Habsbourg à la veille de la Grande Guerre³⁹⁵. Sommairement, deux priorités motivent et guident ce travail de surveillance et d'alerte.

Le premier enjeu est de surveiller les parages maritimes où s'exercent périodiquement les activités prohibées par le droit international — la basse piraterie et la traite africaine, via la Tripolitaine et la Cyrénaïque — comme les trafics d'armes à feu individuelles et de munitions qui compromettent la sécurité régionale. Constant sur les côtes nord-africaines, où les négociants gibraltariens et maltais alimentent en poudre et en balles les tribus rifaines et tunisiennes, ce commerce est également ininterrompu entre la Grèce et la Crète. Depuis la guerre d'indépendance hellénique, les partisans de l'union — *enosis* —, auxquels s'associe, à la fin du siècle, la communauté hellénique maltaise, pourvoient en armes leurs coreligionnaires insulaires. Il s'agit accessoirement de suivre les mouvements des volontaires européens vers les zones de guerre du théâtre est-méditerranéen : l'Épire en 1853, la Bulgarie en 1876, la Crète en 1866 comme en 1897. La géographie des flux illicites entraîne la surreprésentation des agences égéennes : Syra, le Pirée, Corfou avant 1856, La Sude et La Canée, plus rarement Gallipoli. Le poste de Syra fut, et de loin, la vigie consulaire la plus précieuse particulièrement pendant l'insurrection chrétienne crétoise de 1866-1869. Spécialisée dans les expéditions interlopes, cette île des Cyclades, « point de départ de toutes les expéditions belliqueuses » sert d'emporium et de place d'armes à l'insurrection. Syra non seulement accueille les volontaires grecs, ioniens et européens avant leur débarquement en Crète, mais l'île accueille les paquebots cherchant à déjouer les navires turcs bloquant les côtes crétoises.

³⁹³ Les Britanniques utilisent également ce poste pour contrôler les communications sous-marines franco-russes à la fin du siècle. Cf. J.W.M. Chapman, « British Use of 'Dirty Tricks' in External Policy prior to 1914, War in History, 2002, 9, 1, p. 65.

³⁹⁴ SHD-V-M, BB 7-30, Copie d'un rapport de M. le colonel de Torcy. Attaché militaire à l'ambassade de France à Vienne, « État des relations du gouvernement austro-hongrois avec les cibles de navigation '*Llyod*' et '*Adria*' », 15 février 1891.

³⁹⁵ Olai Voionmaa, *La politique navale française (...), op. cit.*, p. 69.

Sa position cruciale est en outre renforcée par la présence d'importants dépôts charbonniers et l'arrivée de lignes télégraphiques sous-marines. Suivant de près les entreprises énosistes, l'agent consulaire français rapporte au commandant de la station du Levant tous les mouvements des volontaires et des armes grecs, mais également les réactions des habitants au gré des nouvelles, favorables ou non, reçues de Crète et de Grèce. Les informations navales et politiques que le poste consulaire de Syra communique au CA Simon, alors en charge de la division, sont assez fréquentes pour que ce dernier puisse suivre de près les mouvements et les succès des croiseurs grecs qui tentent de forcer le cordon naval ottoman : deux rapports sont transmis à la Marine en novembre 1866, autant en décembre, mais cinq en janvier 1867³⁹⁶. Si le rôle d'informateur militaire du poste consulaire décline avec la fin de la lutte en Crète en 1869, l'agence garde son importance puisqu'elle a la charge des importants intérêts missionnaires et scolaires français dans les Cyclades et se trouve au centre des réseaux télégraphiques parcourant la mer Égée. Visitant l'archipel en 1885, le CA de Marquessac, commandant la station, prend soin dans son rapport de souligner la valeur du consul Pierre Joseph Carteron, qui, nommé en avril 1883, se montre « très au courant de toutes choses » et connaît bien les notables municipaux et religieux insulaires³⁹⁷. Au tournant du siècle, l'île perd toutefois de son importance sur les affaires crétoises avec le règlement international de cette question (1897-1913), mais retrouve sa fonction de vigie égéenne durant la Grande Guerre.

La seconde mission des agences consulaires vouées au renseignement politique et militaire est d'enregistrer les divers indices qui accompagnent l'émergence ou le relèvement d'une puissance navale et tous les signaux précédant et accompagnant une crise internationale. Rien ici d'inédit ou de singulier à la Méditerranée. À la veille de la guerre franco-prussienne, les agents consulaires établis à Dantzig, Brême et Hambourg sont sollicités par le ministère de la Marine qui, dès la fin du conflit et leur réouverture, reçoit d'abondantes informations de ces postes.

En Méditerranée, ces tâches de surveillance politique et militaire concernent surtout les agences établies dans les bases navales italiennes, britanniques et russes. On ne compte pas moins de 23 lettres « navales » transmises par l'agence consulaire de Gibraltar pour le premier semestre 1886 et 12 pour la même période émanant de La Valette. L'année précédente, le poste à Malte avait envoyé 16 rapports militaires signalant et commentant les mesures prises durant la crise anglo-russe du Punjab³⁹⁸. À l'extrême-fin du siècle, le gros du renseignement naval sur les deux forteresses britanniques provient toujours des agences consulaires établies sur place qui suivent de près l'avancement des travaux portuaires, rapportent les événements militaires majeurs et signalent la venue de nouveaux matériels d'artillerie. Chargée de surveiller la navigation dans les Détroits, l'agence des Dardanelles est mobilisée à chaque tension régionale, ainsi durant la Première guerre balkanique, quand les flottes turque et grecque se canonnent au large de Ténédos, le 22 décembre

³⁹⁶ SHD-V-M, BB 4-1483, Chemise « Consulat de France à Syra (1866-1868) ». Pochette « Affaires de Crète (1860-1869) ».

³⁹⁷ 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.

³⁹⁸ D'après les comptages effectués dans les très riches sous-séries SHD-V-M, BB 4-1403, BB 4-1404 et BB 4-1405.

1912³⁹⁹. Cette agence, doublée par la succursale locale des Messageries Maritimes, est également impliquée dans toutes les crises où l'on peut craindre l'incursion de l'escadre de Malte en mer de Marmara, ce qui se produit dans les derniers temps de la guerre russo-turque de 1877-1878 et durant la crise arménienne de 1895. En Méditerranée occidentale et centrale, le renseignement jugé le plus intéressant est fourni par les agences établies dans les points d'appui et les bases navales britanniques — Gibraltar et La Valette — et italiennes, Gênes et surtout La Spezia. Dans ces ports de guerre et ces grands points d'appui, le travail demandé est de jauger l'avancement et l'ampleur des travaux de fortification, et de rapporter les mouvements des troupes et des navires⁴⁰⁰. Rien de bien singulier ni d'inédit ici, puisque les autres puissances maritimes, au premier rang desquelles le Royaume-Uni, confient depuis l'époque moderne à leurs agents établis dans les principaux ports de guerre français — Brest et Toulon —, comme dans les grands ports marchands — Marseille — et frontaliers — Nice — les mêmes tâches (parfois rétribuées) de veille stratégique⁴⁰¹.

Dans une moindre mesure, les agents consulaires établis sur les côtes russo-ukrainienne sont appelés à suivre les travaux portuaires comme les sorties de l'escadre russe. Au premier XIX^e siècle, ce travail est réduit. Sébastopol, comme les autres points d'appui de l'escadre impériale (Kertch, Eupatoria, Taganrog, Nikolaev), sont en effet dépourvus de postes consulaires. Après la guerre de Crimée, un embryon de surveillance est rétabli dans le port marchand d'Odessa. À la Belle Époque, les agences établies dans ce grand port ukrainien, comme à Sébastopol, surveillent les sorties de l'escadre, les mouvements des paquebots de la Compagnie de Navigation à vapeur et de commerce et ceux de la « Flotte Auxiliaire » ou « Patriotique », constituée à la fin de la crise d'Orient de 1878⁴⁰². Là se borne l'activité navale, très ordinaire, des deux postes que les termes mêmes comme l'esprit de l'alliance franco-russe interdisent de convertir en officines d'espionnage.

En dépit de ces limitations, la simple présence consulaire est un atout précieux en période de tension. L'intensité des alarmes et des expéditions se traduit toujours par divers préparatifs. Le mouillage de mines, la constitution d'un parc de mulets, les visites d'inspection, le renforcement des dépôts de charbon sont ainsi des indices de la mise en alerte d'une place d'armes avancée, ce que Malte devint en 1854 puis en 1877-1878. Durant la crise anglo-russe de 1885, l'agent consulaire à Malte suit donc la venue des officiels et le mouvement des transports de troupes, dénombre les régiments débarqués, enregistre enfin tous les bruits. Ces indices permettent à ses correspondants parisiens de suivre les péripéties de la crise du Pundjab en 1885 et de mesurer la mobilisation britannique⁴⁰³. À la fin du siècle, alors que Paris soupçonne la Russie de jouer un jeu fort dangereux dans la question arménienne, les agences d'Odessa et de Sébastopol sont également

³⁹⁹ SHD-V-M, BB 7-161, EMG 1^{re} section, Extrait d'un rapport du CA Dartige du Fournet au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 6 janvier 1913. Document enregistré le 23 janvier 1913.

⁴⁰⁰ On s'appuie ici sur les courriers consulaires des années 1896-1898 déposés dans la sous-série (SHD-V-M), BB 7-50.

⁴⁰¹ NA WO 106-11, *Index to informations on Foreign Countries. Registry opened May 10th 1875*, France (1875-1882) ; SHD-V-M, BB 4-1394, Préfet maritime (Toulon), VA Bergasse du Petit-Thouars au ministre de la Marine, Édouard Barbey, 4 juillet 1887. Confidentiel.

⁴⁰² A. Mézin, « Notes sur les consulats français en Russie au XIX^e siècle », art. cité, p. 107-123.

⁴⁰³ Copiées et transmises rue Royale, les lettres militaires du consul de France, M. Barry, au ministère des Affaires étrangères ont été versées dans les sous-séries SHD-V-M, BB 4-1386 et 1387.

mobilisées pour suivre l'activité des ports de guerre et signaler toute sortie exceptionnelle. Appelé en 1912-1913 à donner son avis sur la fermeture d'une trentaine d'agences, le ministère de la Marine défend le maintien du poste de La Spezia en mettant en avant la précieuse précocité et qualité des informations recueillies par ce poste durant chaque crise passée.

Pour abondantes et régulières qu'elles puissent être, que valent ces informations aux yeux des marins de l'État ? Quelle place tiennent-elles dans la constellation de données régulières et ponctuelles qui, analysées et conservées, forment la matière des analyses et, le cas échéant, des plans d'opérations ? Faut-il enfin trouver pour les postes « sensibles » que sont les ports de guerre et les ports mixtes les personnes les mieux qualifiées ou faire au mieux avec des agents consulaires ordinaires ?

c. La sélection des anciens militaires et marins : une pratique plus fréquente outre-Manche qu'en France

Tout au long du siècle, d'anciens officiers ou sous-officiers de carrière trouvent dans le service consulaire une forme de deuxième carrière ou de semi-retraite, mal rétribuée certes pour les postes secondaires, mais honorable. L'affectation à un poste consulaire en Méditerranée est également une récompense pour d'anciens soldats et marins dont la santé requiert un climat ensoleillé⁴⁰⁴. Généralement, les agences britanniques confiées aux anciens *servicemen* sont de rang secondaire (Tripoli, Alicante, Rhodes), mais une poignée d'officiers supérieurs reçoivent des postes de première importance. En 1833, le consulat-général en Égypte est ainsi confié au colonel Campbell (1779-1857), puis au colonel George Lloyd Hodges (1792-1862), qui avait précédemment inauguré le consulat-général en Serbie (1837-1839)⁴⁰⁵. Le bénéfice de sélectionner d'anciens militaires de carrière pour des postes dits politiques et sensibles n'échappe pas en effet aux observateurs perspicaces. Revenant, en 1846, d'une mission technique outre-Manche, où il avait perçu la méfiance insulaire à son encontre, le LV La Roncière Le Noury suggère de placer des officiers de marine dans les agences consulaires des ports britanniques les plus actifs⁴⁰⁶. Par la suite, la technicité grandissante des affaires militaires, particulièrement balistiques, limite l'efficacité des agents civils les plus zélés. Ceux qui ont été volontaires en 1870 — ainsi le comte de Vogüé —, ceux qui ont accompli leur service, définitivement universel en 1905, ont bien sûr une certaine familiarité des choses militaires, voire une curiosité pour les questions d'armement dont nul n'ignore plus, après 1870, qu'elles détermineront le sort d'une grande guerre industrielle⁴⁰⁷. Pour autant, jauger un cuirassé, deviner les faiblesses d'une batterie à tourelles, percer un rideau de

⁴⁰⁴ Lucia Patrizio Cunning, *The British Consular Service in the Aegan and the collection of Antiquities for the British Museum*, Farnham (Surrey), Ashgate, 2009, p. 129.

⁴⁰⁵ F. S. Rodkey, « Colonel Campbell's Report on Egypt in 1840, with Lord Palmerston's Comments », *The Cambridge Historical Journal*, vol. 3, n°. 1 (1929), p. 102-114 ; [https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Campbell_\(British_Army_officer,_born_1779\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Patrick_Campbell_(British_Army_officer,_born_1779)).

⁴⁰⁶ SHD-V-M, 17 GG 2-1, LV Clément de La Roncière Le Noury, « Mission d'étude en Angleterre », 1845-1846.

⁴⁰⁷ Félix de Vogüé, *Journal du vicomte E.-M. de Vogüé*, Paris, B. Grasset, p. 271-272 ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Eugène-Melchior_de_Vogüé

fumée demandent des capacités que seuls possèdent les militaires et les marins de métier d'un certain grade. Non sans apprécier au début de 1898 la veille minutieuse menée par le consul de France à Messine, le commandant Jouselin ne s'arrête pas aux observations de ce dernier qui, ignorant les pratiques de réglage en usage dans l'artillerie péninsulaire, a été abusé par la modestie des portées et des feux⁴⁰⁸.

La sélection spécifique d'hommes formés aux métiers des armes ou ayant une expérience logistique militaire est donc pratiquée par les nations occidentales, le Royaume-Uni se montrant plus entreprenant que la France. Au lendemain de la crise d'Orient de 1878, le *Foreign Office* nomme comme agents consulaires dans le Caucase ottoman huit officiers supérieurs et subalternes, afin de veiller à l'application des réformes promises par le Sultan⁴⁰⁹. Une forme de sélection semble avoir été également menée dans les ports russes de la mer Noire au lendemain de la guerre de Crimée.

Exploitant l'article XII du traité de Paris de 1856, le *Foreign Office* nomme en mer Noire des vétérans de la guerre de Crimée, mais également des agents consulaires ayant pris part au conflit comme agents recruteurs et comme interprètes⁴¹⁰. L'agence de Volo est également confiée à un ancien agent consulaire — John E. Blunt — qui avait dirigé en 1855 le service des interprètes au sein du corps de cavalerie Lucan. L'objet de cette surveillance étendue est de suivre d'éventuelles entorses aux dispositions navales du traité de Paris, qui sont un enjeu prioritaire à Londres. Ce travail de vigie semble avoir été bien mené. Alors chargé de la première direction de l'État-Major de la Marine, le baron Clément de La Roncière Le Noury reçoit en 1863 un lourd rapport de renseignement politique et naval établi par un officier détaché en Crimée, le LV Cavelier de Cuverville. Ce dernier reconnaît avoir échangé sur les défenses de Kertch avec le consul d'Angleterre, M. Clipperton, un de ces anciens *Crimean Veterans* que le *Foreign Office* avait nommés au lendemain du traité de Paris. Bien que leurs filières de renseignement différassent, les conclusions des deux hommes se rejoignent⁴¹¹. Avant que la défaite de la France ne permette à la Russie de secouer en 1870 le traité de Paris de 1856, les agents consulaires anglais ont senti venir la fin de ses dispositions navales. Rejeton d'une illustre famille anglo-indienne de marchands et de soldats, le consul général à Odessa, Keith Abbot, note au mois d'août 1870, les signes d'un relèvement militaire et naval russe en mer d'Azov comme à Nikolaev⁴¹². Pour l'aider à pénétrer ce qui se fait dans ce port fluvial, alors le seul emporium naval russe et le seul point d'appui régional doté d'ateliers, le consul général s'appuie sur un agent très zélé, le vice-consul G. Alexander Stevens. En poste en mer Noire depuis 1845, ce dernier avait rempli durant la guerre d'Orient les

⁴⁰⁸ SHD-V-M, BB 7-25, Commandant Jouselin (AN-Rome) à l'EMG 1^{ère} section, 30 janvier 1898.

⁴⁰⁹ Ronald Marvin Devore, *British Military Consuls in Asia Minor 1878-1882*, PhD Thesis, Indiana University, Mai 1973, p. 62-309 ; P. Louvier, *La Puissance (...)*, *op. cit.*, p. 248-249.

⁴¹⁰ *The Foreign Office List* (1857) ; *The Foreign Office List* (1865).

⁴¹¹ SHD-V-M, 190 GG 2 - 6, LV Jules Cavelier de Cuverville, au CA Clément de La Roncière Le Noury, 22 septembre 1863.

⁴¹² https://en.wikipedia.org/wiki/Keith_Edward_Abbott

pénibles tâches d'agent recruteur à Trébizonde, avant d'occuper le poste de Kherson en 1858⁴¹³. *A True (Black) Sea Horse* donc pour parodier une vieille formule navale anglaise. Du second semestre 1870 jusqu'à la fin, de l'année suivante, Stevens suit le renforcement des moyens défensifs en mer Noire dont ils devinent, lui et Abbott, qu'ils doivent servir à mettre à l'abri les unités de la compagnie maritime russe d'une attaque⁴¹⁴. L'entreprise une fois menée, le lent relèvement russe en mer Noire limite à peu de choses la surveillance consulaire, que double le travail des agents anglais en Pologne comme en Ukraine. La précision des rapports consulaires sur les torpilles, les canons de côtes et l'ensemble des mesures défensives, qui sont transmis soit au commandant en chef en Méditerranée soit à l'Amirauté, montre des complicités locales, sans doute facilitées par la dépendance technique des Russes et l'emploi de personnels étrangers⁴¹⁵. Durant la crise d'Orient de 1877-1878, alors que l'hypothèse d'une guerre anglo-russe fait planer la possibilité d'une frappe navale en Crimée et sur l'entrée de la mer d'Azov, les agences britanniques sont de nouveau mises à contribution pour suivre les mouvements de troupes et le développement des défenses portuaires⁴¹⁶. Dans une moindre mesure, l'attaché militaire britannique mobilise de nouveau le réseau consulaire à l'été 1880 pour compléter ce que les autorités russes ne lui permettent pas ou plus de voir. Alors que la sélection de militaires de carrière ou d'anciens marins pour tenir des postes consulaires « sensibles » tombe sous le sens, le Quai d'Orsay ne paraît pas avoir envisagé un système de surveillance militaro-consulaire similaire à celui que les Britanniques mettent sur pied en mer Noire en 1856 puis dans le Caucase en 1878⁴¹⁷.

Dans les grands ports marchands comme dans les ports de guerre, les correspondants consulaires de la Marine les plus actifs et les plus sollicités sont ordinairement issus du barreau et des différentes branches du service consulaire. Aguerri par des années de travail dans les villes portuaires, tous savent distinguer les mouvements navals et militaires inhabituels⁴¹⁸. Avérée certes, la présence d'anciens militaires ou marins dans les postes portuaires signifie-t-elle un lien spécifique entre leur expérience passée et leur sélection ? On en doute pour Auguste Léon Pierre Baudais (1838-1904) qui, après avoir quitté le service actif avec le grade de lieutenant de vaisseau,

⁴¹³ La correspondance consulaire britannique des ports de la mer Noire est conservée dans les sous séries ADM 121-67 et FO 257/17. Durant la crise d'Orient de 1876-1878, les rapports consulaires ont été consignés dans le fonds WO 106. Pour une analyse de ces rapports avant 1870 cf. Patrick Louvier, *La Puissance (...), op. cit.*, p. 364-367.

⁴¹⁴ NA Kew, ADM 121-67, Keith Edward Abbott à lord Clarendon, 30 août 1870. Copie à l'Amirauté ; *ib.*, Le même à l'amiral Sir Hastings Yelverton, 22 mai 1871 ; *ib.*, Secrétaire de l'Amirauté à l'amiral Sir Hastings Yelverton, 27 juillet 1871. Copie de documents consulaires (VC Stevens à Lord Granville) du 18 mai 1871 et du 31 mai 1871 ; *ib.*, Secrétaire de l'Amirauté à l'amiral Yelverton, 25 octobre 1871. Copie de documents consulaires du 25 septembre 1871 (K.A. Abott au *Foreign Office*).

⁴¹⁵ NA Kew, ADM121-1, Copie de la lettre du vice-consul (Kertch) Jackson Eldridge à lord Malmesbury, 26 octobre 1858.

⁴¹⁶ NA Kew, WO 106-11, *Index to Informations on Foreign Countries. Registry opened May 10th 1875*, « *Russia 10-5-75 - 25-9-86* » ; NA (Kew), FO 358-5, Consul Stanley (Odessa) au *Foreign Office*, Rapport militaire et politique, 26 mai 1877.

⁴¹⁷ P. Louvier, *La Puissance (...), op. cit.*, p. 248-249.

⁴¹⁸ SHD-V-M, BB 3-798, Ministre des Affaires étrangères, Agenor de Gramont, au ministre de la Marine, VA Rigault de Genouilly, 4 juillet 1870. Copie du rapport (7 pages et un tableau) du consul-général de France (Odessa), 22 mai 1870.

est nommé à Rosario, puis à Madagascar en 1881⁴¹⁹. Un autre ancien lieutenant de vaisseau, Georges Biard, occupe en revanche des postes d'une certaine importance maritime tels qu'Aden, Bizerte, Swansea et Saint Pétersbourg⁴²⁰. Nommé à Sébastopol en 1895, M. Gay, un ancien sous-officier, fait merveille dans ses fonctions en suivant de près l'activité navale, mais ses correspondants parisiens apprécient surtout son intelligence sociale, son zèle, ainsi que l'estime dont il a rapidement joui au sein des communautés russe et française. Durant la crise arménienne de 1895-1896, l'attaché naval français en Russie déconseille de confier au vice-consul Gay à Sébastopol des missions qui le compromettraient sans raison, lui-même disposant d'informateurs très haut placés. S'ils n'ont pas ou très peu recours à d'anciens militaires, le Quai et la rue Royale n'hésitent pas à dresser les agents les plus importants suivant une pratique à laquelle des générations d'officiers traitants ont plié leurs correspondants consulaires aussi bien dans les territoires coloniaux qu'en Europe. Bien guidé par des questionnaires précis, connaissant bien les alentours de leur poste, recevant ponctuellement la visite d'officiers spécialisés, un consul chevronné et surtout zélé est en mesure de faire un excellent travail comme en témoignent les données rassemblées par le vice-consulat à La Spezia. Le travail de renseignement mené à Gibraltar, tel qu'il apparaît dans les archives navales, est plus difficile à jauger, mais n'a pas suscité de critiques. À la fin du siècle, le consul en poste sur le Rocher, Georges Livio, suit le questionnaire et les documents de l'état-major de la Marine, que lui a transmis le quai d'Orsay en novembre 1892. Ayant utilisé les services d'un militaire britannique ou d'un agent gibraltarien, le consul rappelle que l'énumération et le repérage des ouvrages récemment construits doivent beaucoup à cet informateur anonyme bien sûr⁴²¹. Deux années plus tard, après avoir signalé une grande manoeuvre navale conduite par les escadres de la Manche et de la Méditerranée, le responsable du poste regrette l'absence d'un expert dont il avait sollicité la venue⁴²². La sévérité des consignes sur les hauteurs du Rocher où sont établis les plus gros canons de côtes est alors rappelée pour justifier l'imprécision de la localisation des nouvelles pièces⁴²³. Malgré ces lacunes, bien comprises par les départements spécialisés, le renseignement consulaire, qu'il soit naval ou politico-militaire, reste irremplaçable. Les relations manifestement cordiales qu'il entretient avec les chefs de la marine à Malte permettent au consul de France en poste en 1883-1885 de suivre les mouvements de troupes et de navires entre la base et la mer Rouge. La même année, un rapport du consul à Malte, également versé dans le fonds BB 7-50, donne une redoutable image des défenses du Grand Port où se mêlent ses observations personnelles et des informations obtenues « grâce à mes relations

⁴¹⁹ Cf. SHD-V-M, MV CC 7 ALPHA 123 ; Art. « Baudais (Auguste-Léon-Pierre) », *Annuaire Diplomatique et consulaire de la République française pour 1886*, p. 133.

⁴²⁰ Art. « Biard (Georges) », *ib.*, p. 138.

⁴²¹ SHD-V-M, BB 7-50, Ministre des Affaires étrangères, Jean Casimir-Perrier, au ministre de la Marine, VA Lefèvre, 7 avril 1894. Copie du rapport consulaire du 25 mars 1894.

⁴²² *Ibidem*, Ministère des Affaires étrangères, Marcelin Berthelot, au ministre de la Marine, VA Besnard, 24 mars 1896.

⁴²³ *Ibidem* Le même au même, 12 mars 1896. Copie des rapports consulaires du 28 février 1896 et du 5 mars 1896.

personnelles », probablement maltaises⁴²⁴. Ces intelligences ou ces complicités s'avèrent d'une échelle bien supérieure en Italie où l'agence consulaire de La Spezia, très bien informée, accomplit un beau travail de collecte et d'analyse.

5. 4. 4. L'irremplaçable agence de La Spezia

Avant l'unité italienne, La Spezia n'est qu'un point d'appui de troisième ordre, qui a la réputation d'être une belle rade foraine qui retint l'attention de l'empereur Napoléon. Sous la monarchie de Juillet, cette « baie magnifique », aux dires du prince de Joinville, sert aux exercices de l'escadre d'évolutions quand diverses raisons diplomatiques ou protocolaires la mènent dans les eaux italiennes⁴²⁵. Après 1860, le lieu suscite l'attention de la nouvelle marine péninsulaire qui cherche une base intermédiaire entre les ports de Gênes et de Naples où les officiers des marines piémontaise, napolitaine et toscane pourraient apprendre à travailler de concert. Cette vocation militaire et nationale se confirme surtout au début de la décennie 1880 et par la suite, le port passant pour « une réduction concentrée du royaume » comme l'écrit drôlement le commandant Jousset en novembre 1894⁴²⁶. Centre de soutien de deux escadres (active et réserve), la base de La Spezia est essentiellement un port militaire, quand Venise et Naples associent les fonctions commerciale, industrielle et militaire. De ses modestes fonctions passées, le port ligurien a, toutefois, conservé une agence consulaire, ce qui donne à la Marine une vigie dont l'utilité apparaît dès le milieu des années 1870.

a. Des hommes familiers des affaires portuaires et péninsulaires

Si le premier témoin de cette politique est un agent consulaire de carrière, Jean-Baptiste Laffond, ce dernier quitte provisoirement ce poste, en 1862, confié à un ancien marin, spécialiste des affaires portuaires, le comte Charles de Reynold de Chauvancy (1810-1877). Sa nomination est un des rares exemples de profilage naval d'un poste consulaire à des fins d'intelligence militaire. En attendant une étude plus fouillée des grands postes portuaires européens, une seule agence, celle de La Spezia, semble avoir été brièvement défini comme un poste à profil « naval » au Second empire, quand le Quai y nomme un ancien officier subalterne de la Marine, le comte Charles de Reynold de Chauvancy (1810-1877). « Lieutenant de port » provisoire à la Réunion (1845), c'est-à-dire chargé d'y seconder le capitaine de port, cet officier de marine assumait ultérieurement dans l'île des fonctions de police et de gendarmerie jusqu'aux premiers temps de la Deuxième République. Maître de port de première classe dans l'île de Ré (1850), il assume les mêmes fonctions à Dieppe (1856) puis à Sète (vers 1858). Admis dans le service consulaire en 1859, il est affecté au Brésil, avant

⁴²⁴ *Ibidem*, Consul de France à Malte au ministère des Affaires étrangères, Jean Casimir-Perrier, 19 mars 1894. Rapport de quatre pages copié et communiqué à la rue Royale, le 31 mars 1894.

⁴²⁵ François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)* op. cit., p. 147.

⁴²⁶ SHD-V-M, BB 7-86, AN (Rome) à MM, 10 novembre 1896. Très confidentiel.

d'être nommé, le 30 avril 1862, à La Spezia où il prend ses fonctions en juin suivant⁴²⁷. Le Quai cherche alors à suivre les premiers pas d'une base sur la mer tyrrhénienne dont le nouveau royaume d'Italie veut faire le centre tactique de sa nouvelle marine. Bien conscient des raisons de sa nomination, Reynold de Chauvancy se lance, peu après son entrée en fonction, dans le travail que la Marine attend de lui⁴²⁸. Après trois années, cet agent se retire de La Spezia. Cette décision est sans doute liée aux remarques embarrassantes que suscite l'attribution d'un simple vice-consulat ligure à un expert notoirement connu de la télégraphie sous-marine. Bien que ses successeurs immédiats n'aient pas son expérience navale et portuaire, cet agent très qualifié fut remplacé par un agent familier des questions italiennes et maritimes, Jean-Baptiste Laffond, qui avait en outre une bonne connaissance de La Spezia⁴²⁹. Tout donne donc à penser que la rue Royale et le Quai avaient à cœur de nommer « *the right man at the right place* ».

Né en 1819, entré au service consulaire en 1835, Jean-Baptiste Laffond passe une grande partie de sa carrière en Italie. Commis de chancellerie à Livourne, puis vice-consul à Porto-Ferrajo (île d'Elbe), il sert à La Spezia comme vice-consul de 1855 à 1862, puis quitte trois années ce poste pour San Remo, avant de trouver le vice-consulat ligure, où il finit sa carrière en 1881 comme consul de seconde classe. Si le dossier personnel ne mentionne pas d'expérience militaire, Laffond a servi brièvement à Gibraltar (1851) puis à la chancellerie du consulat de l'île Maurice (1853), en un temps où le *coolie trade* était florissant. Les traits saillants de la puissance navale et impériale britannique lui sont donc connus. Reprenant ses fonctions en septembre 1865, Laffond envoie son premier rapport militaire, le 29 novembre 1865, sur le chantier de San Bartolomeo, puis rapporte sur les fortifications du port, le 11 janvier 1866. Il rédige de nouveau un rapport sur l'arsenal en janvier 1867. Transmis tous les six mois environ, ses courriers décrivent l'avancement des travaux portuaires, sans jamais perdre de vue les mouvements de l'escadre. L'aménagement de la base fait ainsi l'objet d'un rapport le 1^{er} juillet 1868, que suivent un second envoi le 2 janvier 1869, puis cinq autres « bilans » respectivement postés le 10 janvier 1870, le 17 juin 1871, le 3 mars 1872, le 8 octobre 1873 et le 1^{er} avril 1874⁴³⁰. Après une décennie d'un douloureux recueillement imposé par la défaite de Lissa, le vice-consul de France à La Spezia est le témoin privilégié du relèvement de la marine royale italienne, que signale la venue, très médiatisée, de l'amiral italien Saint-Bon. La montée en puissance de l'arsenal, la mise en batterie de pièces nouvelles, l'avancement des défenses sous-marines, les essais de tirs sur blindages forment les principaux sujets de ses rapports et dont les données sont en partie communiquées à la Guerre⁴³¹. En mars 1876, la rue Royale demande la

⁴²⁷ AMAE, Dossiers personnels, Série 1, 3459, carton « Reynold de Chauvancy (Comte Charles de) ».

⁴²⁸ AMAE, La Courneuve, Dossiers Personnels, série 1, 3459, carton « Reynold de Chauvancy (Charles, comte de) » ; AMAE, La Courneuve, Correspondance Commerciale La Spezia, 1862-1877, Vice-Consul de Reynold de Chauvancy au ministère des Affaires étrangères, 11 mai 1862. Rapport militaire copié et transmis au ministère de la Marine.

⁴²⁹ AMAE La Courneuve, Dossiers Personnels, Série 1, carton 2352, « Laffond, Jean-Baptiste ».

⁴³⁰ La Courneuve, Correspondance commerciale, La Spezia, 1862-1877, J.-B. Laffond (VC-La Spezia) au ministre des Affaires étrangères, 11 mars 1873 ; *ib.*, Le même au même, 20 mai 1873 ; *ib.*, Le même au même, 1^{er} février 1874 ; *ib.*, Le même au même, 2 juin 1874 ; *ib.*, Le même au même, 23 novembre 1874.

⁴³¹ SHD-V-M, BB 4-1402, J.-B. Laffond (VC-La Spezia) au ministre de la Marine, VA Cloué, 24 novembre 1880 ; *ib.*, Le même au même, 28 novembre 1880 ; Emiliano Beri, « La Force et La Spezia. les arsenaux de la Riviera di Levante entre Napoléon et l'unification de l'Italie », dans C. Le Mao, *Les arsenaux de la Marine (...)*, *op. cit.*, p. 204-206.

reconnaissance publique du travail accompli par le VC Laffond — décoré de la Légion d'Honneur en janvier 1877 — en soulignant la qualité de ses nombreux rapports sur l'arsenal, mais également « soit sur l'état de la marine italienne, soit sur les torpilles, l'artillerie ou le blindage des navires »⁴³². Apprenant en 1882 sa prochaine mise à la retraite, Laffond propose de poursuivre son travail sous couvert d'une charge honoraire et dont la rémunération (2 500 F) aurait permis d'économiser 1 500 F sur la nomination d'un nouvel agent⁴³³. En dépit de l'appui de la Marine, le ministère des Affaires étrangères confirme sa décision et nomme à sa place un juriste, Ernest Edouard Tamburini, qui est, comme son prédécesseur, un vieux praticien des affaires italiennes⁴³⁴.

Né en 1840, entré dans la carrière consulaire sous le Second empire, ce dernier a servi à Monaco, puis à Cagliari (1872), avant de poursuivre sa carrière dans les chancelleries des agences de Livourne (1878) puis de Brindisi. Sans avoir été marin et sans expérience ultra-marine, le vice-consul Tamburini possède une certaine expérience militaire. Engagé volontaire en 1857, il a quitté l'armée comme sous-officier en 1864. Sa connaissance des ports italiens semble avoir été le principal critère de sa nomination à un poste sensible où il demeure huit ans. Après le départ de Tamburini en 1890, ses fonctions passent à Gabriel Blondel (1848- ?) qui a servi à Falmouth puis six années à Brindisi, qui est alors un des *hubs* les plus importants des compagnies maritimes et postales méditerranéennes. En poste à La Spezia de 1891 à 1898, cet agent y fait un excellent travail aux dires de l'attaché naval⁴³⁵. Ample et durable, la collecte consulaire d'informations militaires, dont on ne trouve l'équivalent dans aucun des autres ports de guerre méditerranéens, s'explique en partie par le zèle de ces agents, disposant de nombreux relais au sein de l'*establishment* naval, enfin la mise en place tardive de mesures de sécurité draconiennes autour de La Spezia.

b. La Spezia : nid (douillet) d'espions et d'épouses désœuvrées ?

En reprenant en 1865 le poste de La Spezia, Laffond y trouve une communauté française appelée par le développement du port et les travaux ferroviaires. Les informations qu'il reçoit de ces expatriés, tel le chef mécanicien Pousard, lui permettent de suivre de près les entreprises italiennes. Enraciné dans le milieu naval italien où son épouse et lui-même sont admis sans réserve, Jean-Baptiste Laffond y noue de fortes amitiés, et trouve des complicités au sein de l'arsenal. Au milieu des années 1870, l'espionnage régulier pratiqué par l'agence française et ses correspondants ne fait aucun doute. Évoquant, le 27 mars 1877, la construction d'une batterie destinée à battre exclusivement le front terrestre du port, le consul espère avoir « peut être demain le plan et les détails » de ce nouvel ouvrage⁴³⁶. Trois années plus tard, les détails rassemblés sur les pièces de 320 mm italiennes, récemment fondues à Turin pour la défense de La Spezia, et sur les torpilles ne

⁴³² AMAE, La Courneuve, Dossiers personnels, Série 1, carton 2352, « Laffond, Jean-Baptiste, François ».

⁴³³ SHD-V-M, BB 4-1402, J.-B. Laffond (VC-La Spezia) au ministre de la Marine, VA Jauréguiberry, 8 juillet 1882.

⁴³⁴ « Tamburini Ernest-Édouard », *Annuaire diplomatique et consulaire pour 1892*, 1892, p. 235.

⁴³⁵ « Blondel (Gabriel-Guillaume) », *ibidem*, p.149.

⁴³⁶ SHD-V-M, BB 4-1402, Copie de l'extrait d'une lettre du Vice consul de France, 27 mars 1877.

peuvent avoir été donnés que par des officiers italiens. Quelques précautions enveloppent l'envoi de ces données confidentielles. En 1880, les informations collectées sur les torpilles italiennes sont chiffrées ou sont cachées dans une boîte à cigares que l'agent confie en mains propres au consul général à Gênes. La nomination d'un attaché naval à Rome en 1886 ne compromet pas l'activité de cette officine. En poste au tout début des années 1890, le commandant De Carfort tient le vice-consul et ... son épouse en très haute estime. Cette appréciation est partagée par le LV Jousselin, qui nommé en juin 1894, décrit le consul comme « animé d'un zèle de très bon aloi, entièrement dévoué à son service et l'accomplissant avec une entière abnégation ». Refusant de s'intéresser ostensiblement aux affaires navales, le consul Blondel « très aimé à La Spezia » n'en retire que plus de fruit de ses excellentes relations avec la meilleure société navale. Son épouse, ajoute malicieusement (?) Jousselin, « très intelligente et non moins dévouée », tient enfin une sorte de cercle mondain que fréquentent « diverses femmes des chefs de la marine », désœuvrées par leur exil provincial. Le salon de Mme Blondel est donc une « source de renseignements précieux difficiles à avoir autrement⁴³⁷ ». La Spezia nid (doublé) d'espions en somme? Guère plus, mais guère moins que Toulon, où tout agent consulaire étranger, prudent et patient, peut collecter une masse de données variées et surtout sentir les oscillations de la politique navale nationale. La différence entre La Spezia et Toulon réside dans l'importance politique de la première, qui est une annexe de la capitale, quand la seconde est quelque peu éloigné de Paris, des débats parlementaires et de l'administration navale centrale. Issus des meilleures familles italiennes, siégeant pour certains au Sénat comme à la chambre des Députés, représentant enfin toutes les sensibilités provinciales du royaume, les chefs de la *Regia Marina* attachés à l'arsenal ligurien sont autant des politiciens, des notables que des marins. Dans le contexte pénible des tensions opposant l'Italie crispienne à la France, le consulat de Spezia est donc en mesure de sentir le sérieux d'une alarme et le bien fondé d'une rumeur. Plus que les détails techniques, que l'AN n'attend pas d'un agent consulaire sans expérience navale, la grande valeur du poste est donc de se trouver « en contact direct des faits concrets » et de recevoir « de première main une véritable imprégnation des choses d'Italie⁴³⁸ ». Autant de bonnes raisons qui supposent un reclassement du poste, afin d'améliorer les revenus de l'agent dans un port connu pour la cherté de la vie et qui justifient, en 1912, la défense acharnée du poste que le ministère des Affaires étrangères envisageait de supprimer⁴³⁹.

⁴³⁷ SHD-V-M, BB 7-86, Commandant Jousselin (AN-Rome) au ministre de la Marine, Félix Faure, 10 novembre 1894. Très confidentiel.

⁴³⁸ *Ibidem*. Souligné et entre guillemets dans le rapport même de Jousselin et de sa plume.

⁴³⁹ O. Voionmaa, *La politique navale française (...), op. cit.*, p.69.

II. Les marines de guerre étrangères sous le regard des observateurs navals : entre préjugés et clairvoyance

Trois sources permettent de reconstituer les traits distinctifs, les faiblesses et les forces que les marins et les observateurs les mieux informés des affaires navales attribuent aux principales marines présentes dans l'aire méditerranéenne. Cette reconstitution mobilisera, en premier lieu, les données rassemblées, ordonnées et jaugées par les agents du renseignement naval et par les analystes de la Marine tant à Paris — ainsi la 1^{re} section de l'EMG — qu'à l'étranger où servent les stationnaires, les chefs d'escadre et les attachés navals. Comme le note finement Frédéric Gueiton, les données factuelles, statistiques et parfois stratigraphiques que l'institution requiert de ses agents forment un irremplaçable tableau, mais ordonné par d'importants biais sociaux, nationaux et culturels et toujours soumis aux normes d'une exigeante éthique professionnelle et militaire⁴⁴⁰. Avant de voir de leurs yeux une corvette ottomane ou un navire de ligne autrichien, les marins de l'État ont une idée très précise de ce qu'est une « vraie » marine de guerre dont les chefs doivent être « d'habiles manoeuvriers », et des officiers « instruits, ayant un haut sentiment de leur devoir », bien préparés à leur tâche, au profit d'une nation reconnaissante envers sa marine⁴⁴¹. La deuxième source que nous utiliserons rassemble ce que les autorités navales en Méditerranée, — les chefs de l'escadre et de la station du Levant comme les préfets maritimes de Toulon — et leurs subordonnés ont écrit des marins et des navires anglais, italiens ou turcs. Parfois épars, souvent impressionnistes, ces matériaux épistolaires et biographiques comme ces journaux présentent toutefois l'avantage d'une certaine spontanéité. Écrits par des marins et bien souvent pour des marins ou des lecteurs familiers de leur éthique, ces tableaux ou ces esquisses des marines russe, britannique, turque sont également très convenus. S'ajoute enfin toute la production prospective stratégique, — essais navals, plans de guerre *stricto sensu*, études d'état-major — où entrent, plus ou moins exactes ou tronquées par l'optimisme ou le pessimisme, les perceptions personnelles et collectives des flottes étrangères, de leurs matériels et de leurs personnels.

1. La *Royal Navy* : l'adversaire indépassable, le rival le mieux connu, le partenaire le plus estimé

Tout au long du XIX^e siècle, l'observation des forces navales anglaises en Méditerranée s'avère régulière, vigilante, attentive enfin à toutes les branches du service, même les plus

⁴⁴⁰ F. Gueiton, « Attachés militaires (...) », art. cité, p. 139-212.

⁴⁴¹ M. Gougéard, *La Marine de guerre (...)*, op. cit., p. 26.

modestes⁴⁴². Il n'y a là rien de surprenant puisque cette mer demeure, jusqu'à la Grande Guerre, le théâtre des plus vives rivalités diplomatiques et impériales, mais également des plus fréquents partenariats entre les deux premières puissances régionales.

1. 1. Trop marins pour ne pas admirer les Britanniques ... et pour les aimer : un regard parfois excessif, rarement injuste

Concentrés en Méditerranée occidentale et centrale, leurs considérables moyens opérationnels et logistiques leur donnent en effet l'occasion de conduire efficacement des objectifs communs humanitaires et politiques : la destruction du brigandage maritime maghrébin puis grec sous la Restauration ; la promotion du réformisme libéral et libre-échangiste en Sicile au milieu du siècle ; l'avancement des tanzimat en Turquie après la guerre de Crimée et l'insertion de ses États tributaires dans le concert des nations. Régulièrement donc, le voisinage des escadres française et britannique, les entretiens diplomatiques des amiraux des deux nations, les visites de courtoisie que se rendent leurs états-majors permettent d'engranger une masse d'informations matérielles dont l'ampleur est sans commune mesure avec les données que peuvent collecter les unités détachées dans d'autres théâtres. Durant les troubles qui agitent l'Italie méridionale en 1848, le maintien des escadres française et britannique dans les eaux napolitaines et palermitaines donne « aux officiers qui les montaient de faciles occasions d'étudier la valeur réciproque » de leurs navires⁴⁴³. En 1860, le voisinage des escadres franco-britanniques dans les eaux napolitaines et libanaises en 1860 permet aux officiers des deux nations, simplement curieux ou missionnés, de renouveler les impressions et les informations glanées en mer Noire entre 1854 et 1856. Cette familiarité est préservée après 1870 et survit aux tensions locales ou impériales. Les ingérences humanitaires communes donnent en effet aux deux marines l'occasion de coopérer en Méditerranée même — à Salonique en 1876, devant Alexandrie en 1882, en Crète en 1897-1898 — sans parler bien-sûr des partenariats impérialistes, humanitaires et militaires ultra-marins, ainsi en Chine en 1900 contre les Boxers. De ces rencontres, Britanniques et Français retirent bien sûr une moisson d'anecdotes et parfois de jugements péremptoirs sur leurs rivaux « préférés » bien que l'objectif prioritaire assigné aux forces navales demeure la guerre contre l'Allemagne et ses alliés⁴⁴⁴.

La connaissance collective et souvent personnelle de la Marine anglaise n'est pas un savoir froid, mais passionné qui passe par le filtre complexe et contradictoire des sentiments qu'inspire aux marins français la *Royal Navy*. La plus vive admiration s'unit à l'amertume d'avoir subi, de

⁴⁴² Le gros de cette sous-partie consacrée à l'analyse de la puissance navale britannique reprend, mais étoffées, deux communications respectivement publiées en 2011 et en 2012. Cf. P. Louvier, « Les officiers de marine français et la *Royal Navy* dans l'espace méditerranéen (1815-1870) », art. cité, p. 105-122 ; *idem*, « Confronter la *Cherbourg Strategy* aux sources nationales. Marins et militaires face à la guerre des côtes britanniques (1840-1898) », art. cité, p. 87-117.

⁴⁴³ [MISSIESSY, ? de], *Etudes comparatives sur l'armement des vaisseaux en France et en Angleterre*, Paris, Librairie Scientifique-industrielle de L. Mathias, 1849, p. 7-8.

⁴⁴⁴ SHD-V-M, BB 8-2424/2, CA Touchard au ministre de la Marine, VA Besnard, « Réponse aux questions préliminaires à la réunion du Conseil Supérieur de la Marine », Avril 1896 ; C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : : entre rival au long cours et allié inutile », art. cité, p. 121-122.

1792 à 1814, une longue suite de défaites et d'avaries dont la dureté froisse l'ardent patriotisme d'une marine qui doit, immédiatement après 1815, justifier jusqu'à son existence même⁴⁴⁵. Un siècle de partenariats et de rivalités franco-britannique entretient également ces sentiments partagés d'estime, de colère et d'envie. Avec leurs lots inévitables de contretemps et d'incompréhensions, de jalousies et de rancunes, les combats livrés en commun durant la guerre de Crimée et par la suite en Chine (1859-1860), sont autant les creusets de grandes amitiés que le terreau de tenaces rancunes⁴⁴⁶. Les passages les plus outranciers dans un sens ou dans l'autre doivent être jaugés à l'aune des tensions contemporaines ou des motivations doctrinales qui animent l'auteur d'une lettre ou d'une étude. Ainsi la philippique anglophobe du commandant Chasseriaud, que ce dernier rédige en avril 1886 est incompréhensible si l'on perd de vue la récente dévolution de l'administration de Chypre au profit du Royaume-Uni (1878) et surtout la transformation du corps expéditionnaire anglais en Égypte en armée d'occupation. Jamais toutefois, l'anglophobie ne domine totalement, tant la connaissance de la *Navy* au sein du haut commandement est traversée de divers souvenirs, le plus souvent favorables et admiratifs. L'amiral Aube, qui devait trouver bien excessif le propos de Chasseriaud, évoque, avec prudence, les relations franco-britanniques au Levant, où la conquête de l'Égypte ne lui paraît pas avoir renversé la prépondérance culturelle et morale de la France⁴⁴⁷. Comment la thèse d'une inimitié éternelle peut-elle en effet refléter le jugement commun de marins dont la carrière a été rythmée par cette série ininterrompue de tensions locales et de partenariats régionaux ?

1. 2. De solides amitiés et de tenaces ressentiments

Si l'on omet les liens cordiaux et parfois amoureux qui se sont noués durant les *French Wars* entre quelques captifs français, prisonniers sur parole, leurs hôtes et leurs filles⁴⁴⁸, le plus ancien témoignage d'une amitié navale contemporaine a été rendu par le contre-amiral Pierre Roch Jurien de La Gravière (1772-1849), chargé, en 1819, de faire appliquer le protocole d'Aix-la-Chapelle du 20 novembre 1818 sur la répression de la course barbaresque⁴⁴⁹. Plaçant sa marque sur le *Colosse*, l'amiral français doit mener cette mission avec le contre-amiral Thomas Fremantle (1765-1819), un des lieutenants les plus appréciés de Nelson⁴⁵⁰. Si les règles dictant les communications de ces deux officiers et leur rang protocolaire durant les entretiens diplomatiques sont définies avec un strict souci d'égalité, Pierre-Roch Jurien de La Gravière ne cache pas son malaise. Ni l'équipage du

⁴⁴⁵ BATESTI, I, p. 15-16 ; J. Meyer et M. Acerra, *Histoire de la Marine (...)*, *op.cit.*, p. 151-173.

⁴⁴⁶ C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile », art. cité, p. 122.

⁴⁴⁷ SHD-V-M, BB 4-1452, CF Chasseriaud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée », 16 avril 1886 ; Th. Aube, *Italie et Levant (...)*, *op. cit.*, p. 43-63.

⁴⁴⁸ P. Masson, *Les sépulcres flottants (...)*, *op. cit.*, 1987, p. 29-39.

⁴⁴⁹ Art. « Jurien de La Gravière (Pierre-Roch) », TAILLEMITE, p. 270.

⁴⁵⁰ E. J. Hounslow, *Nelson's Right Handman*, Londres, The History Press, 2017 (non consulté) ; <http://www.swanbournehistory.co.uk/thomas-francis-fremantle-the-first-admiral> ; https://fr.findagrave.com/memorial/172425157/sir_thomas-francis-fremantle.

Colosse ni son bâtiment ne peuvent en effet rivaliser avec les navires de la division Fremantle. Le nom même du *Rochefort*, le navire amiral britannique, rappelle l'humiliante affaire des brûlots de l'île d'Aix en 1809. L'idée même d'une collaboration avec un vétéran de Trafalgar n'est pas enfin sans troubler Jurien qui, rédigeant ses mémoires à la fin de la monarchie de Juillet, expose l'ambiguïté douloureuse de sa situation :

« J'éprouvais toute autre chose que de la sympathie pour un peuple que je considérais comme l'ennemi naturel et invétéré de la France. Cependant je ne pouvais me défendre d'un certain mouvement de curiosité en songeant que j'allais (...) être appelé (...) à connaître un vieux compagnon de Nelson (...) qui pouvait avoir gardé autant d'orgueil de ses victoires que j'avais conservé de ressentiment de nos défaites⁴⁵¹ ».

La première rencontre aux Baléares, le 31 août, augura mal de l'avenir, Thomas Fremantle apprenant à son homologue avoir été récemment promu vice-amiral, ce qui renforçait son crédit et pouvait rendre « nos relations difficiles »⁴⁵². Dès la première rencontre toutefois, la cordialité de l'amiral britannique neutralise les soupçons de Jurien de La Gravière, conquis par la sincérité et la délicatesse de son interlocuteur. Une fois la glace rompue, le chef de la division française sort satisfait et sans doute apaisé de cette brève rencontre, suivie de nouveaux entretiens professionnels et particuliers. Le décès inattendu de « cet excellent homme », en décembre 1819, transfigure même l'estime en amitié posthume : « deux mois de cette intimité, dont j'ai toujours gardé le souvenir, ont suffi pour dissiper en partie les préventions que je nourrissais contre une race ennemie⁴⁵³ ». Durant la première entente cordiale (1832-1840), l'amitié navale franco-britannique s'appuie sur les mêmes ressorts qui avaient joué en 1819 : une commune famille de valeurs militaires et sociales et l'estime que se portent mutuellement des gens de mer aguerris. « L'amiral Stopford, qui avait connu Lalande dans la baie de Tunis », rapporte Pierre Jurien de la Gravière, « s'était pris d'une profonde sympathie pour cette nature si gracieuse et si profondément séduisante. De son côté, l'amiral Lalande faisait le plus grand cas d'une expérience acquise dans la pratique d'une grande guerre⁴⁵⁴ ». Encouragés par ces deux officiers généraux, des liens de camaraderie se nouent alors entre les officiers subalternes les plus jeunes des deux nations que rapprochent leur âge, leur exil et de communes incartades dans les eaux et les ports turcs⁴⁵⁵. Tout au long des décennies suivantes, le goût partagé de l'équitation et de la chasse, mais également de communes passions savantes sont autant de passerelles entre deux sociétés socialement et professionnellement proches. Au milieu du siècle, le partenariat militaro-naval en Amérique Latine— la bataille d'Obligado —, en mer Noire comme dans le Pacifique est parfois l'occasion de grandes amitiés. La correspondance qu'entretient

⁴⁵¹ Edmond Jurien de La Gravière, *Souvenirs d'un amiral publiés d'après les mémoires du vice-amiral Pierre Jurien de La Gravière (1772-1849)*, Paris, Association des Amis des musées de la Marine, 1977, p. 184.

⁴⁵² *Ibidem*.

⁴⁵³ E. Jurien de La Gravière, *Souvenirs d'un amiral (...)*, *op. cit.*, p. 186.

⁴⁵⁴ *Idem*, *La Marine d'Autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 35.

⁴⁵⁵ *Id.*, *L'Amiral Roussin*, Paris, Plon, 1888, p. 182-183.

au sortir de la guerre de Crimée le contre-amiral Penaud avec lord Lyons, ancien commandant en chef de l'escadre britannique en mer Noire, et ses seconds, les amiraux Stewart et Dundas, témoigne de l'estime réciproque que se portent ces vétérans des opérations de la mer Noire et de la Baltique⁴⁵⁶. La représentativité de ces sentiments ne doit pas être exagérée. Les réflexions moqueuses sur la « soudaine » amitié des Britanniques au commencement de la guerre de Crimée, comme la fréquence de « beaux » *lapsi linguae*, tout au long du conflit, montrent une certaine réserve et de la méfiance entretenues par les singularités nationales, sociales et politiques, et l'opportunisme des alliances. Ces remarques pincées rythment également du côté britannique les défaillances et « lâchages » supposés ou réels des Français en Chine en 1858 comme en Égypte en 1882⁴⁵⁷.

À la différence des relations tendues, mais très fortes que les marins britanniques entretiennent avec leurs pairs américains, l'idée qu'il puisse y avoir un socle identitaire commun, une forme de communauté de destin et de sang « *much thicker than water* » n'effleure jamais les Français ... ni les Britanniques. Les officiers français protestants ne diffèrent sur ce point nullement de leurs camarades issus de familles catholiques, le patriotisme et le souvenir amer des *French Wars* ayant effacé toute complicité confessionnelle transnationale. L'issue brutale des deux ententes franco-britanniques (1833-1840 ; 1853-1858), dont on rend coupable la duplicité diplomatique britannique, ranime la vieille thèse de la perfidie insulaire. Inévitables dans toute alliance militaire, les malentendus avivent à temps, comme à contre-temps, cette suspicion durant la guerre d'Orient. Pestant contre la lenteur du débarquement anglais en Crimée en septembre 1854, le lieutenant de vaisseau La Porte paraît y voir, comme ses camarades du *Jean-Bart*, une entreprise délibérée⁴⁵⁸. L'échec du bombardement allié de Sébastopol, le 17 octobre 1854, est porté au débit des Britanniques qui, ayant perdu trop d'hommes à la bataille de l'Alma, n'auraient pas voulu attaquer à fond⁴⁵⁹. Une génération plus tard, le cliché du double-jeu anglais demeure inusable et bon à tout. « Un peu excessif », annoté, bonhomme, l'amiral Aube les propos introductifs d'une « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée » du 16 avril 1886 :

« L'Angleterre, notre ennemie aussi constante qu'acharnée, nation jalouse de toute prospérité, envieuse de toute puissance, capable de toutes les infamies pour dominer, mais prête à toutes les concessions, même les plus lâches, si la source de sa richesse est sérieusement attaquée, est l'ennemi contre laquelle la France doit tout d'abord se prémunir (...) ⁴⁶⁰».

⁴⁵⁶ SHD/Marine, 53 GG 2-1, Fonds Amiral Charles Eugène Penaud (1800-1864), sous-pochette « Diverses Lettres d'Anglais ».

⁴⁵⁷ C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher (...), art. cité, p. 121-122,

⁴⁵⁸ F. La Porte, « La Guerre de Crimée vue par un officier de Marine », art. cité, p. 584.

⁴⁵⁹ *Ibid.*, p. 601 ; Henri Rivière, *Souvenirs maritimes de la guerre d'Orient*, Paris, Michel Lévy Frères, Paris, 1866, p. 160.

⁴⁶⁰ SHD-V-M, BB 4-1452, CF Chasseraud, « Étude sur la guerre navale dans le bassin occidental de la Méditerranée », 16 avril 1886.

Il n'en demeure pas moins qu'à la fin du siècle, alors que les différences culturelles prennent, chez certains auteurs, l'allure de clivages civilisationnels et raciaux insurmontables, la perfidie et la singularité anglo-saxonnes justifient une guerre éclair, la destruction systématique du commerce et des ports d'un adversaire, contre lequel tout devient possible et licite. Derrière cette grogne, émerge l'amertume de demeurer le brillant second d'une puissance inébranlable, en dépit de faiblesses de mieux en mieux connues et assez bien analysées.

1. 3. Les fondements d'une suprématie régionale et globale

S'ils ont une vue partielle des ressorts commerciaux et financiers de l'influence régionale britannique, les marins français en connaissent bien les outils militaire et naval. Dès la seconde crise de Syrie, le *Malta Squadron*, la seule division permanente que les Britanniques maintiennent à l'est de Gibraltar, est tenue pour l'*alter ego* de l'escadre de Toulon. Les missions de cette escadre de Malte sont aussi décisives que le sont celles de sa rivale française : contenir les ambitions russes et françaises au Moyen-Orient, soutenir la politique réformatrice pro-libérale, peser sur les crises humanitaires. En d'autres termes, un outil majeur de la politique de présence, d'influence et de puissance. Dotée jusqu'en 1905 des unités les plus récentes, cette flotte dispose d'une base dans l'île principale de l'archipel maltais, admirablement placé au centre de la Méditerranée, et de deux points d'appui fortifiés. Outre Gibraltar, à la sortie occidentale de la Méditerranée, la *Navy* peut compter sur les magasins du port de Corfou, qui est cédé à la Grèce avec les autres îles Ioniennes en 1864. Moins de deux décennies plus tard, l'occupation d'Alexandrie offre de nouveau à l'Angleterre un précieux point d'appui entre Malte et Aden.

1. 3. 1. Le *Malta Squadron*, le (*quite stronger*) *sparing partner* de l'escadre de la Méditerranée

Pendant une vingtaine d'années (1815-1832/35) la *Royal Navy* demeure en Méditerranée, comme ailleurs, le modèle absolu des jeunes officiers français et, pour leurs aînés, le maître-étalon de toute chose navale. Au début de la monarchie de Juillet, des contacts désormais réguliers montrent cependant aux plus observateurs que l'escadre de Malte ne répond plus aux standards imposés par lord Collingwood et lord Exmouth. Alors élève de Marine de 13 ans, le prince de Joinville écrit ce commentaire bien acerbe, après avoir visité le *Saint-Vincent* en 1831 :

« D'après les belles choses qu'on m'avait dites de la Marine anglaise, je m'attendais à quelque chose de superbe, mais je fus trompé grandement quand je vis des vaisseaux plus mal tenus, plus chétifs sous le rapport militaire que les nôtres. En effet notre luxe est de montrer de la propreté, des batteries larges et sans encombrement tandis que le leur est de montrer leur cuisine, leurs tables, leurs barils, leur vaisselle et leur argenterie. Selon moi, ce qu'il y a de bon dans leur marine ne consiste que dans leur nombre⁴⁶¹ » .

⁴⁶¹ Cité par Jacques Guillon, *François d'Orléans (...), op. cit.* p. 39. La référence de la citation manque.

Si l'on peut sourire de ce jugement juvénile, il est, sans doute, l'écho des propos du carré et l'indice d'une attention plus exigeante ou critique aux performances anglaises. À la fin des années 1830, la lenteur des manœuvres des unités de l'amiral Stopford, dont les commandants, trop âgés, ont perdu l'habitude de naviguer de conserve, frappe les observateurs français. Dans cette lenteur, les marins français voient, avec raison, les effets du blocage du tableau d'avancement, un mal endémique de la *Royal Navy* de la première moitié du siècle, et soupçonnent également des promotions clientélistes⁴⁶². Durant quelques mois, le contraste entre les vaisseaux français surentraînés et l'escadre britannique en plein renforcement est un grand sujet d'orgueil pour des hommes fiers d'avoir enfin égalé leurs modèles britanniques. Au début de 1840, les commandants de Stopford, ne sont-ils pas surpris « devant la tenue et l'organisation de nos vaisseaux », et doutant « de pouvoir les combattre⁴⁶³? » À la veille de la guerre de Syrie, plusieurs officiers n'espéraient-ils pas que cet engourdissement britannique fût fatal aux plans de guerre anglo-ottomans, donnant ainsi quelques mois de répit aux Égyptiens⁴⁶⁴. Bien vite, l'éclatante victoire alliée sur les côtes syro-libanaises comme les embarras logistiques français rappellent les plus enthousiastes à la réalité. Bien servie, l'artillerie navale anglaise a vite raison d'un adversaire harcelé par des bandes libanaises armées et commandées par le commodore « Mad Charlie » Napier et ses seconds⁴⁶⁵. Plus lentes certes à se mettre en place que le dispositif français, les forces navales anglaises n'ont cessé de se renforcer avant et après les opérations de Syrie, une quinzaine de vaisseaux se trouvant en Méditerranée en 1841. Dans les secteurs les plus cruciaux de l'art naval, la *Navy* démontre également sa prééminence. Les états-majors de la *Brillante* et du *Bougainville*, deux croiseurs maintenus au Levant, soulignent ainsi l'emploi judicieux des gros remorqueurs à vapeur qui font alors défaut à la marine française⁴⁶⁶. La guerre de Crimée confirme ce qu'avait montré la guerre de Syrie : Pour toute affaire sérieuse, l'Angleterre sait trouver des leaders offensifs. Au chef vieilli, mais fin diplomate qu'est l'amiral Dundas en 1854, l'Amirauté et le *Foreign Office* adjoignent un second audacieux, le contre-amiral Edmund Lyons, que les marins français jugent prêt à tout pour obtenir la pairie. Réorganisée au lendemain de la guerre d'Orient, l'escadre britannique conserve son ancienne réputation d'excellence sous le commandement d'amiraux de grande expérience — « Fly » Martin, Mundy, Paget, Hornby — et dont certains, tels Mundy et Paget, sont bien connus de leurs pairs français. Converti en flotte tout cuirassée, avec quelques années de retard sur l'escadre de Toulon, le *Malta Squadron* reçoit les unités les plus récentes, les cuirassés les plus puissants et demeure, jusqu'au début du siècle, la première force dans les eaux européennes⁴⁶⁷. Les rapports de

⁴⁶² W. B. Rowbotham, « Naval operations on the coast of Syria », *Journal of the RUSI*, Novembre 1952, p. 566-578 ; P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 94-95 ; A. Lambert, « 'Within Canon Shot and Deep Water' The Syrian Campaign of 1840 », art. cité, p. 79-95.

⁴⁶³ SHD-V-M, BB 7-2, CF A. Vallon au Directeur de la Comptabilité Générale du ministère de la Marine, 1^{er} mars 1870.

⁴⁶⁴ SHD-V-M, 154 GG 2-1, Henri Adrien Rieunier à son père, 4 juillet 1855.

⁴⁶⁵ *Ibidem*, p. 104-106.

⁴⁶⁶ P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 96-113.

⁴⁶⁷ SHD-V-M, BB 4-1385, Consul de France à Malte au ministre des Affaires étrangères, Paul Challemel-Lacour, 5 mai 1883.

Malte durant les crises égyptiennes (1882) et soudanaises (1883-1885) soulignent la puissance des navires déployés à l'est de Gibraltar. Conçu pour écraser le *Duilio*, l'*Inflexible* épaulé, en 1884, le vieux *Monarch*, et trois unités récentes : *Alexandra*, *Superb* et *Temeraire*⁴⁶⁸. Le jugement sur l'escadre d'évolutions française se fait alors plus acerbe qu'au début des années 1860. Premier commandant de l'*Inflexible*, véritable concentré de technologie, le commandant « Jackie » Fisher a l'occasion de voir de près au printemps 1882 les navires de l'escadre française évoluant au large de Menton où s'est rendue où la reine Victoria⁴⁶⁹. Nullement impressionné, Fisher décrit une flotte vieillissante, aux coques trop hautes et dont les blindages lui semblent insuffisants pour encaisser les obus de son navire. Rassemblé en un rapport le 3 avril 1882, ce jugement sévère est communiqué au VA Seymour commandant l'escadre de la Méditerranée puis à Londres, le mois suivant. Plus nuancés, les jugements de Fisher sur les torpilles automotrices et ceux que portent le commandant Rice montrent que l'escadre française conserve ses traditions d'excellence et demeure toujours un foyer d'innovations. À l'exception d'une poignée de navires modernes, tels le *Duperré*, les chances sont néanmoins franchement du côté britannique ce que ne cessent, les années suivantes, de confirmer les agents du NID et la presse spécialisée.

1. 3. 2. Gibraltar et Malte : deux bases de soutien imprenables, deux utiles places d'armes et deux inquiétants foyers de subversion

Après une courte période de léthargie (1815-1830 environ), le petit arsenal de Malte et, dans une moindre mesure, les bases de soutien de Gibraltar et de Corfou, accompagnent et appuient l'effort naval exigé par la rivalité anglo-russe puis franco-britannique⁴⁷⁰. Au milieu du siècle, alors que la réouverture de la crise d'Orient impose d'étoffer l'escadre, Malte fait l'objet de grands travaux portuaires qui en font, aux lendemains de la guerre de Crimée, la première base navale impériale⁴⁷¹. Sans être un chantier de construction — une seule unité sera lancée à Malte à l'époque victorienne — l'arsenal de *Dockyard Creek* dispose de deux cales de radoub (1848 et 1871) et d'ateliers spécialisés qui en font une base de réparation et d'entretien de première catégorie⁴⁷². Corfou et Gibraltar sont d'une moindre importance logistique, alors que le port ionien demeure une base de ravitaillement secondaire avant la cession à la Grèce du protectorat des États-Unis septinsulaires. Parallèlement, Gibraltar permet aux unités comme aux divisions venant des eaux insulaires de charbonner et de reprendre leur route vers Malte ou vers les Canaries et l'Atlantique

⁴⁶⁸ SHD-V-M, BB 4-1386, Le même au même, 4 février 1884.

⁴⁶⁹ Cet épisode, absent du portrait précis que dresse Christopher Martin de l'amiral Fisher, va bien dans le sens de son analyse : C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : (...) », art. cité, p. 119-142.

⁴⁷⁰ Brian Lavery, « The British bases and its bases, 1793-1815 », dans *Français et Anglais en Méditerranée (...)*, op. cit., p. 159-170.

⁴⁷¹ VA Ballard, « The development of Malta as a first class naval base since its inclusion into the British Empire », *Journal of the R.U.S.I.*, t. 65, 1920, p. 127-140 ; Peter Elliott, *The Cross and the Ensign. A Naval History of Malta, 1798-1929*, p. 47-52 ; P. Louvier, *La puissance (...)*, op. cit., p. 323-325, 330-332.

⁴⁷² Sur ces moyens trois sous-séries, conservées à Kew, détaillent l'aménagement de la base au début de la décennie 1870 quand se met en place la route militaire et navale de Suez : NA Kew, ADM 121-35, ADM 121-37 et ADM 116-280 ; P. Elliott, *The Cross and the Ensign (...)*, op. cit., p. 52-53.

Sud⁴⁷³. Au milieu du siècle, les aménagements construits sur le Rocher renforcent la sécurité de son port, barré par un môle. Cette base n'en demeure pas moins une place de soutien auxiliaire jusqu'à la fin de l'ère victorienne. Après 1890, le développement d'un chantier naval, équipé de deux formes de radoub (1904-1905), facilite le déploiement de l'escadre de la Manche en Méditerranée occidentale. Cette division est, en effet, assurée de pouvoir radouber à Gibraltar, sans avoir à rejoindre Lisbonne ou les îles Britanniques. Suivant les travaux d'agrandissement portuaire à Malte puis à Gibraltar, les experts français reconnaissent également l'impression de puissance que dégagent deux grandes forteresses qui passent, à tort, pour les vigies et les gardiennes de la Méditerranée occidentale⁴⁷⁴.

a. Non pas des verrous, mais d'utiles vigies

Tout au long du siècle, Gibraltar, « *the Grand Old Rock* », et l'archipel maltais sont décrits comme les verrous de la Méditerranée occidentale. Très communes outre-Manche, ces formules reviennent, ici et là, sous la plume des voyageurs français, civils et militaires. En route pour la Chine, Charles de Mutrécy parle de Malte comme la « forteresse qui commande la Méditerranée⁴⁷⁵ ». Trois décennies plus tard, Charles Dufourmantelle écrit dans la préface d'un court essai consacré à la rivalité navale franco-italienne : « Dans la Méditerranée occidentale trois puissances se disputent la suprématie. L'Angleterre tient l'entrée et la sortie par Gibraltar et Malte⁴⁷⁶ ». De tels propos, assez communs, ne sont pas totalement inexacts.

La multiplicité des lignes maritimes et télégraphiques transitant par Gibraltar, Malte puis Alexandrie assure une totale sécurité aux communications impériales transméditerranéennes. C'est d'ailleurs bien ce sens de *hub* maritime et impérial qu'emploie Charles de Mutrécy en désignant l'île de Malte comme le centre de commandement de la mer Méditerranée⁴⁷⁷. Participant depuis la fin de la décennies 1860 à la voie militaire entre la métropole et le *Raj*, Malte et Gibraltar sont en contact télégraphique et postal régulier avec Bombay, Calcutta et Delhi. En 1878, comme en 1882, ce flux de communications donne aux autorités coloniales de Malte une vision en profondeur des affaires égyptiennes, mais également turques. Ces données s'avèrent précieuses quand le Cabinet décide le déploiement de forces militaires et navales en mer Rouge comme en Méditerranée orientale. Redevenant un port marchand et militaire très actif après 1840, Malte est un carrefour d'informations diverses que reçoivent et répercutent les autorités portuaires comme les agents des compagnies télégraphiques anglaises. Depuis le sommet du Rocher, des vigies équipées de lunettes peuvent enfin surveiller de jour, avec une certaine précision, les mouvements des navires de

⁴⁷³ NA Kew, CAB 11-66 (11 A), Sir A. Clarke, « Memorandum for Lord Hartington », 8 août 1884.

⁴⁷⁴ SHD-V-M, BB 7-157, Dossier n° A « Marines comparées avant 1900 » ; *ibidem*, dossier n° C, « Marines réunies 1906 ».

⁴⁷⁵ C. de Mutrécy, *Journal de la campagne de Chine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 41.

⁴⁷⁶ C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...)*, *op. cit.*, p. 13.

⁴⁷⁷ C. de Mutrécy, *Journal de la campagne de Chine (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 41.

commerce et de guerre dans la baie d'Algésiras, dans les eaux territoriales de la colonie et bien au-delà⁴⁷⁸. Londres dispose enfin de précieux postes télégraphiques — Syra — en mer Egée⁴⁷⁹.

Que le « Rocher » ou La Valette soient effectivement les verrous de la Méditerranée, capables de surveiller étroitement et de barrer le détroit de Gibraltar comme le canal de Malte, est toutefois impossible pour des raisons géographiques et techniques. La largeur du canal de Malte (81 km) interdit absolument toute couverture balistique et tout barrage matériel, les premiers champs de mines à détonation électrique ou mécanique étant exclusivement employés pour défendre les abords d'une passe portuaire. Si la distance minimale du détroit de Gibraltar est de 14 km, le Rocher se trouve à l'extrémité occidentale de ce canal, soit à 27 km à vol d'oiseau du port africain de Ceuta qui se trouve en face de Gibraltar. Au premier XIX^e siècle, les canons de Gibraltar assurent l'impunité du front terrestre de la forteresse, couvrent ses flancs et commandent une partie de la baie d'Algésiras. Rien de plus. « Gibraltar est imprenable » admet un médecin de marine en 1851 qui, se faisant l'écho des conversations du carré, rajoute : « mais s'il y avait une guerre, on n'irait pas s'amuser à le prendre, et les frégates à vapeur nous feraient franchir le détroit à la barbe des canons britanniques⁴⁸⁰ ». Les progrès de l'artillerie lourde après 1860 ne modifient guère la donne. Sans même évoquer les difficultés du pointage et du tir sur une cible peu visible et mouvante, aucun artilleur britannique n'imagine de barrer le passage avec des pièces de côtes dont les plus puissantes ne portent pas efficacement au-delà de 6 000 m en 1885 et du double en 1914⁴⁸¹. Avant la Grande Guerre, en Méditerranée, les passages des Dardanelles et du Bosphore sont seuls assez étroits pour être réellement couverts par les feux croisés des pièces de côtes et barrés par des champs de mines. Bien évidemment, l'assistance des forces navales donne aux forteresses britanniques une allonge que ne peuvent leur donner ni leurs batteries ni leurs moyens optiques de surveillance. En dotant à la fin des années 1870 les deux forteresses anglo-méditerranéennes d'une petite flottille de torpilleurs, l'Amirauté confie à ces unités légères le soin de la surveillance au large d'une escadre adverse. Cette observation n'est pas toutefois imparable, la nuit, les brumes, la discrétion donnant à une division le moyen de passer à travers les larges mailles du filet. Toute la flotte de l'amiral Gervais, rappelle René Pinon en 1904, franchit sous le couvert de l'obscurité et feux éteints le détroit de Gibraltar sans être signalée⁴⁸². Pouvait-on même confier à cette station de Gibraltar des missions de harcèlement ? En 1878, l'idée d'employer une telle flottille pour barrer l'ouest du détroit de Gibraltar est avancée par l'Ingénieur général des Fortifications Simmons. Ce dernier envisage ainsi de lancer les torpilleurs contre les divisions navales françaises cherchant soit à

⁴⁷⁸ NA Kew, CAB 11-66 (0674), Général J. L. A. Simmons, *Memorandum on the Fortifications of Gibraltar*, 23 janvier 1878.

⁴⁷⁹ J. W. Chapman, *British Use (...)*, art. cité, p. 65.

⁴⁸⁰ Médecin de marine Coquerel à sa mère, 27 février 1851, COQUEREL, p. 127.

⁴⁸¹ NA Kew, CAB 11-66 (1-113), Lothian Nicholson et W. H. Goodenough, « *Joint Report on Gibraltar* », 5 mars 1888, p. 2-3 ; G. Hills, *Rock Of Contention. A History of Gibraltar*, Hale, 1974, p. 364.

⁴⁸² René Pinon, *L'empire de la Méditerranée*, Librairie académique Didier, Perrin et C^{ie}, 1904, p. 390.

rejoindre la Méditerranée soit à la quitter⁴⁸³. En avril 1894, la même idée est reprise par son successeur, le général Grant. Toujours, ces vues se heurtent au veto de l'Amirauté.

Très attachées aux principes de partage strict des missions, les autorités navales n'envisagent pas toutefois de « garder » le canal de Sicile ni de « bloquer » le détroit de Gibraltar en cas de guerre⁴⁸⁴. Ce sont dans les approches atlantiques de ce passage, mais également au large de Toulon ou dans les eaux de la Manche que les chefs de la *Navy* envisagent d'intercepter les forces françaises et de les détruire. Ni portiers ni concierges de la Méditerranée occidentale, le Rocher et La Valette n'en sont pas moins les deux plus redoutables caponnières.

b. Une réputation d'imprenabilité soigneusement entretenue

Avant 1854, tous ceux qui parviennent dans le Grand Port de La Valette et font escale à Gibraltar disent leur étonnement devant l'accumulation des ouvrages militaires, dont la plupart ont été bâtis à l'époque moderne, et qui ont été assez méticuleusement entretenus après 1815. L'autre sujet d'étonnement est l'accumulation de centaines de pièces lisses tant canons qu'obusiers, caronnades ou mortiers. Il ne s'agit certes pas d'un musée de l'artillerie. Après 1849, la puissance de feu des batteries portuaires est ainsi renforcée par le remplacement des pièces légères et moyennes — caronnades, canons de 18 *pr.* et 24 *pr.* — par des bouches à feu puissantes — 32, 42 et 68⁴⁸⁵. Durant la crise d'Orient de 1853 et pendant la guerre de Crimée, les marins et les militaires français qui font escale dans le Grand Port en ramènent une impression de puissance outre ce que leur inspire la vision des flottes de guerre marchande et militaire anglaises. « Quelle ville fortifiée ! » rapporte un matelot en août 1856 : « Que de remparts, que de défenses de tous côtés, que de canons prêts à vomir sur les assaillants une pluie de mitraille !⁴⁸⁶ ». Très attentifs à soutenir cette réputation d'imprenabilité, les autorités coloniales et militaires prennent soin à renforcer la garnison après la guerre de Crimée, tout en modernisant les ouvrages portuaires et le parc d'artillerie. Engagée en 1857-1858, cette entreprise de renforcement est un signal de fermeté, destiné à la France, et qui fait écho à l'accroissement de l'escadre de Malte. Loin de passer inaperçu, le renforcement des fortifications à Malte comme à Corfou durant et après l'expédition d'Italie fait l'objet de rapports consulaires communiqués à Paris. Achevée vers 1864-1865, la première grande modernisation des forteresses britanniques s'avère en tout point un succès. Avec respectivement 66 et 44 canons rayés opérationnels, Gibraltar et Malte sont les forteresses les mieux armées de l'empire britannique. Cet effort, ajouté aux autres indices, telle la course aux armements cuirassés après 1859, indiquait bien la prise au sérieux d'une crise majeure. Perçus par l'agence consulaire à

⁴⁸³ NA Kew, CAB 11-66 (0674), Général J. L. A. Simmons, *Memorandum on the Fortifications of Gibraltar*, 23 janvier 1878.

⁴⁸⁴ NA Kew, CAB 11-70, (645 2 wo), *Defence Committee*, « Meeting of the 3rd November 1885 », p. 4 ; *ibidem*, Amirauté au commandant en chef en Méditerranée, « Malta. Torpedo Boat Flotilla », 28 décembre 1903; NA Kew, WO 33-47 (A 79), *Defence Committee*, « *Memorandum on a proposed organisation for the floating defences of Military Ports, coaling stations and defended Merchant Ports* », 1887.

⁴⁸⁵ P. Louvier, *La puissance (...)*, *op. cit.*, p. 131-133.

⁴⁸⁶ SHD-V-M, 57 GG-2, Journal du matelot fourrier Riant, 17 août 1856.

La Valette, ces signes n'échappent pas aux voyageurs étrangers. Les marins comme les militaires français qui participent à la campagne de Syrie de 1860 comme à la première guerre de Chine (1859-1860) retirent de leur escale à Malte la même impression de puissance qu'avaient ramenée les vétérans de la guerre d'Orient. Évoquant sans doute le front terrestre de La Valette et des Trois Ports, le général Ducrot, en route pour la Syrie, évoque « les majestueuses fortifications que les Anglais entretiennent avec tant de soin⁴⁸⁷ » et se dit frappé par l'accumulation des canons⁴⁸⁸. « Il suffit de parcourir les remparts et les forts, les poudrières et les magasins de toute espèce », écrit Charles de Mutrécy « pour être bien convaincu de l'importance énorme qu'attache le gouvernement britannique à la possession de cette île⁴⁸⁹ ». Débarquant en septembre 1866, l'officier de marine Henri Rivière dresse un tableau plus théâtral, mais tout aussi définitif de « cet abri des flottes anglaises, cette citadelle toute crénelée de canons, ce théâtre possible de luttes navales gigantesques⁴⁹⁰ ».

L'augmentation rapide du calibre des pièces navales après 1865 puis la révolution technique de l'obus-torpille au milieu de la décennie 1880, mettent en cause les règles poliorcétiques en usage depuis les XVII^e et XVIII^e siècles. La réponse britannique à ces défis est toute pragmatique. Après la destruction de la citadelle de Corfou, les îles Ioniennes sont laissées au roi Georges de Grèce dont les liens dynastiques avec la Maison de Saxe-Cobourg et Gotha sont très forts. Plusieurs inspections de grande ampleur (1866 ; 1878 ; 1888) déterminent comment, au meilleur coût, conserver aux deux places fortes de Gibraltar et de Malte leur réputation d'impenabilité. Comme par le passé, le principe des transformations conduites est de contrer le bombardement des navires les plus puissamment armés et des flottes les mieux entraînées. Abandonnant l'idée d'un ouvrage semi-blindé au large du Rocher, les autorités installent des pièces lourdes — les célèbres canons Armstrong de 100 t. — ainsi qu'une trentaine de pièces lourdes et moyennes, avant de leur substituer des pièces à culasse. Le prolongement du *New Mole*, l'installation de canons à tir rapide, comme le déploiement d'une défense mobile complètent ce dispositif. À Malte, l'installation de batteries lourdes, capables de contrebattre les plus gros calibres, le cuirassement des batteries portuaires, l'emploi d'armes sous-marines sont les principes directeurs des travaux de modernisation, que précipite la crise anglo-russe de Merv en 1885⁴⁹¹. Quelques précautions sont parallèlement prises pour contrer une forte descente française. Sur une crête partageant l'île de Malte, le *War Office* recommande, dès 1872-1873, la construction d'une ligne de défense — les *Victoria Lines* — renforcée de forts d'arrêt et l'établissement d'ouvrages côtiers dotés de pièces d'artillerie lourde⁴⁹². Lancés durant la crise d'Orient de 1877-1878, les travaux des *Victoria Lines*

⁴⁸⁷ Général Ducrot à son épouse, 10 septembre (1860), dans *La Vie militaire du général Ducrot, d'après sa correspondance (1839-1871)*, publiée par ses enfants, t. 1, Paris, Plon Nourrit, 2e édition, 1895, p. 399.

⁴⁸⁸ *Ibidem*, Le même à la même, 13 septembre (1860), p. 401.

⁴⁸⁹ Charles de Mutrécy, *Journal de la campagne de Chine (...)* t. 1, *op. cit.*, p. 41.

⁴⁹⁰ Henri Rivière, *Le Cacique. Journal d'un Marin*, Paris, Michel Lévy Frères, p. 57.

⁴⁹¹ SHD-V-M, BB 4-1404, Consulat de France (Malte) au ministre des Affaires étrangères, 1^{er} avril 1885.

⁴⁹² NA Kew, WO 33-25 (0540), « *Report on Malta by Brig. General Adye* », Décembre 1872 ; NA Kew, WO 33-32 (0676) Inspecteur Général des Fortifications, Général J. L. A. Simmons, « *Report on Malta* », 22 février 1878.

sont conduits rapidement et presque achevés à la fin des années 1880⁴⁹³. La présence d'une large garnison à La Valette même et la conversion d'une milice maltaise — les *Malta Fencibles* — en force d'artillerie étayent ces mesures⁴⁹⁴.

Suivant ce renforcement avec l'aide de la rue Royale, qui lui communique en 1892 un questionnaire et des cartes, le consul de France à Gibraltar décrit une place de première force, parfaitement à l'abri d'un raid⁴⁹⁵. Menée avec la même attention, la modernisation des défenses portuaires et intérieures à Malte n'échappe pas à l'agent consulaire, Laurent Cochelet, qui, disposant de complicités — prétendument non rétribuées — signale la transformation de l'armement côtier, la liaison télégraphique des ports isolés, la dotation du port en tubes lance-torpilles⁴⁹⁶. Les autres pièces documentaires, communiquées par des voyageurs qualifiés, de vrais ingénieurs militaires, vont répétant l'habile défilement des nouveaux magasins, invisibles depuis la mer. Préservées, les fortifications édifiées par la Religion autour de La Valette et de ses faubourgs ont bien naturellement perdu leur valeur militaire face à des pièces de siège à culasse, mais demeurent un obstacle utile dans l'hypothèse d'une descente, la moins invraisemblable de ces improbables hypothèses⁴⁹⁷. Construites à la fin de l'ère victorienne, les lignes de résistances intérieures et plusieurs batteries côtières au nord comme au sud de La Valette confortent l'impression d'un « vaste camp retranché », une « île formidablement armée, prête à la guerre » dont les canons aux tirs rapide, les digues et les môles barrant l'entrée des principaux ports briseront toute offensive de torpilleurs⁴⁹⁸.

Rassemblant ces données, reportées sur des cartes et des plans, l'EMG savait, bien avant la crise de Fachoda, la réussite d'une nouvelle entreprise de modernisation visant non seulement à soutenir la réputation d'inviolabilité des places fortes méditerranéennes anglaises, mais à leur conserver leurs fonctions tactiques et stratégiques offensives⁴⁹⁹.

c. Deux places d'armes pour agir en Orient

Renforcées après 1860, les garnisons des deux places fortes — totalisant 10 000 hommes — accentuent l'impression de puissance que la modernisation des fortifications et du parc d'artillerie

⁴⁹³ On se reportera aux correspondances consulaires déposées dans SHD-V-M, BB 4-1404.

⁴⁹⁴ NA Kew, CAB 11/70, « *Malta. Defence Scheme* », 1^{re} partie, 1894 ; Q. Hugues, *Malta. A guide to the fortifications*, La Valette, 1993, p. 39-43.

⁴⁹⁵ SHD-V-M, BB 7-50, Ministre des Affaires étrangères, Marcellin Berthelot, à ministre de la Marine, VA Besnard, 12 mars 1896. Copie des rapports consulaires du 18 février 1896 et du 5 mars 1896 ; *ibidem*, Le même au même, 24 mars 1896. ; *ibidem*, Le même au même, 18 avril 1896. Copie du rapport consulaire du 9 avril 1896.

⁴⁹⁶ SHD-V-M, BB 7-50, Consul de France à Malte (M. Cochelet), au ministre des Affaires étrangères, Jean Casimir-Perrier, 19 mars 1894. Copie transmise à la rue Royale, le 31 mars 1894.

⁴⁹⁷ P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 299, n. 2.

⁴⁹⁸ R. Pinon, *L'empire de la Méditerranée(...), op. cit.*, p. 441.

⁴⁹⁹ SHD-V-M, BB 7-50, EMG 1^{re} section, « Documents provenant de renseignements particuliers enregistrés à la 1^{re} section de l'État-Major général sous le n° 256 », 8 septembre 1891.

consolident⁵⁰⁰. Par la suite, le gouvernement entretiendra d'importantes garnisons à Gibraltar et surtout à Malte où demeurent 10 000 hommes environ à la fin des années 1890. Si leur rôle est essentiellement politique — montrer la puissance anglaise — et défensif — garder les points d'appui de la *Navy*—, les deux forteresses peuvent aussi servir de base avancée pour toute expédition. Des quantités colossales de nourriture sont maintenues tout au long du premier et du second XIX^e siècle et peuvent servir de dépôts avancés pour une armée. Durant la guerre de Crimée, ces capacités sont mises à dure épreuve par le passage de milliers de soldats venus des îles britanniques et par les besoins pressants de l'armée assiégeant Sébastopol. Les bases méditerranéennes ont été néanmoins fort utiles au début, mais également à la fin de la guerre. Si leur rôle est insignifiant durant la Grande Mutinerie (1857-1858) puis la campagne d'Abyssinie (1868), Gibraltar et Malte s'avèrent d'utiles pivots logistiques en 1878 comme en 1882. Lors du dénouement de la crise d'Orient de 1877-1878, l'accueil d'un corps anglo-indien à Malte est autant un signal diplomatique qu'un des préparatifs militaires en vue de prendre les Détroits. L'île sert également, en juin 1882, de base avancée dans la crise égyptienne. Non seulement, la garnison fournit trois régiments au corps expéditionnaire du général Wolseley, mais de toute la Méditerranée Malte rassemble des centaines de mulets qui accompagnent l'armée anglaise en Egypte⁵⁰¹. Gibraltar, où convergent aussi des centaines de mulets, fournit aussi assez de tentes pour loger 5 000 hommes de l'armée Wolseley. Administré par les Britanniques depuis quatre années, le territoire de Chypre accueille enfin deux régiments venus de Malte où d'importants dépôts de matériels — chariots et charrettes — et de munitions sont rassemblés durant les derniers jours de juin et le début du mois de juillet⁵⁰². Avant que l'expédition ne soit précipitée par le bombardement naval du 11 juillet, le Cabinet se décide à rassembler dans les deux îles 15 000 hommes prêts à rallier le Canal et le delta. Pour le général Wolseley, Malte et Chypre sont alors de précieuses places d'armes pour s'emparer du canal⁵⁰³. Trois années plus tard, le consulat de France à Malte suit attentivement les préparatifs entourant l'expédition de Suakim contre les troupes mahdistes (mars 1885). Prévenu par télégraphe, un cuirassé part de Malte pour l'Égypte avec un transport de matériel et une centaine de *Royal Marines*. Relevé par un régiment venu de la métropole, un des régiments de la garnison, jugé bien acclimaté, est détaché en Égypte. Durant la crise, le port de La Valette offre aux transports comme aux navires de guerre revenant d'Égypte ou s'y rendant le charbon nécessaire⁵⁰⁴. Si Malte et Gibraltar sont d'utiles bases avancées et deux places d'armes, sont-elles en mesure de fournir les contingents nécessaires à une opération amphibie d'une certaine ampleur ?

Les moyens militaires des forteresses leur permettent, le cas échéant, de monter un raid de proximité. Au début du XX^e siècle, nul ne doute ainsi de la faisabilité d'une descente contre Ceuta ou Algésiras depuis Gibraltar. Les garnisons de Malte et de Gibraltar peuvent-elles toutefois

⁵⁰⁰ P. Louvier, *La Puissance (...), op. cit.*, p. 146-150, 260-269 et 354-359.

⁵⁰¹ NA Kew, WO 33-41 (608), « *Precis of Proceedings of Mobilization Committee* », p. 5-7.

⁵⁰² *Ibidem*, p. 29-32 ; Brian Bond, *Victorian Military Campaign*, Londres, 1967, p. 248-252.

⁵⁰³ Colonel J. F. Maurice, *Military History of the campaign of 1882 in Egypt*, Londres, 1887, p. 4-12.

⁵⁰⁴ SHD-V-M, BB 4-1386, M. Barry à J. Ferry, 1^{er} avril 1884. Transmis à la Marine, le 8 avril.

faire plus que des descentes ? Guère plus à dire vrai, pour la simple raison qu'une forteresse, une fois dégarnie de ses troupes, perd sa capacité défensive comme son crédit militaire. Au commencement du siège de Sébastopol et durant le terrible hiver 1854-1855, le besoin désespéré d'hommes aguerris avait littéralement vidé de leurs troupes les forteresses méditerranéennes qu'il avait fallu confier à des miliciens britanniques⁵⁰⁵. Les circonstances diplomatiques et militaires qui avaient alors permis de vider les garnisons étaient toutefois hors de propos dans l'hypothèse d'une guerre solitaire contre les Franco-Russes⁵⁰⁶. Envisageant, en 1895, le déploiement aux Dardanelles de la moitié de la garnison maltaise, les services de renseignement militaires et navals opposent un refus absolu à une telle entreprise, inutile et dangereuse⁵⁰⁷. Lors des conflits impériaux et des crises régionales qui ponctuent le second XIX^e siècle, les autorités militaires s'en tiennent à une mobilisation partielle des unités stationnant à Malte. Le gros de l'effort militaire repose sur les épaules de l'armée des Indes, dont une division est transférée à Malte puis à Chypre en 1878, et surtout sur les contingents insulaires qui jouent un rôle déterminant dans la défaite des forces Urabistes en juillet-août 1882⁵⁰⁸. Placée entre les mains compétentes du général « All Sir » Garnet Wolseley et de son état-major, la préparation de l'expédition les mois précédents a été servie par des facteurs inconnus en 1854 : une flotte de grands transports militaires, une réserve efficace, une liaison télégraphique directe avec Alexandrie⁵⁰⁹. Une fois l'Égypte entre les mains britanniques, l'Angleterre dispose enfin d'une place d'armes solide au Proche-Orient en appliquant les principes qui avaient fait leur preuve en Inde. Outre le maintien dans les villes principales d'une solide garnison britannique, acclimatée par un séjour en Méditerranée, le *War Office* place sous commandement britannique une armée anglaise et soudanaise⁵¹⁰.

d. Les bases arrière de la subversion en Afrique du Nord ?

Auréolées d'une constante réputation d'impenabilité, soigneusement maintenue par la modernisation de l'artillerie et le maintien d'importantes garnisons, Gibraltar et Malte passent enfin pour être les bases arrière de divers mouvements de subversion. Les liens marchands entre Gibraltar et le royaume marocain entretiennent la thèse d'une alliance informelle anti-espagnole. Durant la difficile guerre de Tétouan (1859-1860), la presse ibérique et les populations proches de la rade d'Algésiras accusent les officiers britanniques de la garnison d'avoir apporté aux Rifains des armes et divers conseils. Les visites de courtoisie que l'état-major de Sir William Codrington, gouverneur du Rocher, rend alors au QG espagnol, nourrissent plus qu'elles n'éteignent ces rumeurs

⁵⁰⁵ P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 214-215.

⁵⁰⁶ *Idem*, « Bashi Bouzouks et gentlemen : les forces irrégulières anglo-ottomanes durant la guerre de Crimée, 1854-1856 », *Cahiers du centre d'Études de la Défense*, n° 30, 2007, p. 9-27.

⁵⁰⁷ A. J. P. Marder, *Anatomy (...), op. cit.*, p. 249.

⁵⁰⁸ SHD-V-M, BB 4-1386, M. Barry à J. Ferry, 1^{er} avril 1884. Copie transmise à la Marine, le 8 avril.

⁵⁰⁹ P. Louvier, *La puissance (...), op. cit.*, p. 362-367.

⁵¹⁰ Sir F. Maurice et George Arthur, *The Life of Lord Wolseley*, Londres, 1924, p. 169-170.

d'ingérence⁵¹¹, qui sont relayées en France⁵¹². De telles accusations de subversion, sur fond de trafic d'armes, parcourent les relations franco-britanniques en Afrique du Nord. En 1844, les autorités militaires du Rocher avaient été accusées de fournir en armes les forces d'Abd el-Kader, allié au sultan du Maroc. Dans une moindre mesure, Malte passe également au milieu du siècle pour un nid de trafiquants et d'exilés siciliens et calabrais hostiles à la cause napolitaine. Si la première étape de l'unification italienne (1859-1860) éteint ces rumeurs, la réputation sulfureuse de l'île est ranimée dans les années qui précèdent le protectorat sur la Tunisie. Avec ou sans la complicité des autorités beylicales, le débarquement de poudre noire venue de Malte est régulièrement signalé dans le sud de la Régence d'où partent des caravanes vers l'intérieur et vers l'Algérie, où ces munitions alimentent les combats intertribaux et les résistances à l'ordre colonial. Le protectorat sur la Tunisie puis l'émergence de la base de Bizerte, fortement médiatisée outre-Manche, renforcent ultérieurement la thèse d'un foyer de subversion anglo-maltese employant non seulement les ressources de la diaspora insulaire en Tunisie — 12 000 personnes rappelle René Pinon en 1904 —, mais alimentant en armes et en poudres les tribus arabes tripolitaines hostiles à la prépondérance française⁵¹³. Exposant en 1897 sur les risques d'une contrebande grecque d'armes en Crète, le CV Hennique, commandant les forces navales françaises, appuie son argumentation d'un souvenir vieux de 16 ans :

« Je ne sais pas trop, par quel moyen nous pourrions empêcher des navires de commerce grecs de faire le commerce des armes comme je l'ai vu faire par les navires anglais en Tunisie en 1881. Le commandant Mallarmé, après avoir saisi des barques maltaises chargées de poudre, s'est vu blâmé et rappelé en France à la suite d'une interpellation au Parlement anglais où l'on a récusé notre droit de visite, la guerre entre la France et la Tunisie n'ayant pas été déclarée⁵¹⁴ ».

Rien ici de bien neuf à dire vrai. Envisageant en mai 1859, la rupture des relations entre la France et le Royaume-Uni, le consul général de France à Tripoli, le célèbre Paul-Émile Botta, signalait le risque d'une attaque anglo-ottomane dans le grand Sud algérien, menace qu'il proposait de contrer par un raid contre Tripoli, en vue de priver Malte d'un marché d'approvisionnement⁵¹⁵. Cette rêverie militaire, sans grande utilité à dire vrai, ne semble pas même avoir été discutée, mais nous semble assez bien illustrer la réputation des bases britanniques comme foyers de subversion. Que faut-il penser de ces rumeurs d'ingérence et de ces hypothétiques 5^e colonnes pro-britanniques ?

L'assistance militaire au royaume chérifien contre les Espagnols est avérée au XVIII^e siècle et bénéficie de l'aide des Israélites vivant sur le Rocher et de leurs coreligionnaires marocains qui

⁵¹¹ Frederick Hardman, *The Spanish Campaign in Morocco*, Londres, 1860, p. 25 et 130.

⁵¹² M. de Métiviers de Vals, *L'Angleterre devant la France. exposé rapide des nombreux griefs de la France contre l'Angleterre*, Paris, Imp. de Ch. Jouaust, 1860, p. 23.

⁵¹³ R. Pinon, *L'empire de la Méditerranée, op. cit.*, p. 436.

⁵¹⁴ SHD-V-M, BB 4-1295, CV Hennique au ministre de la Marine, VA Besnard, « 4^e Rapport, » 11 février 1897.

⁵¹⁵ SHD-V-M, BB 4-1025, L 97, Consul général de France (Tripoli) au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 24 mai 1859.

servent alors d'intermédiaires entre le sultan du Maroc et les autorités du Rocher⁵¹⁶. À plusieurs reprises, au siècle suivant, la forteresse apporte une aide militaire indirecte au royaume chérifien. À la demande du Sultan, le gouverneur du Rocher, lord Napier of Magdala place à la disposition du monarque un officier supérieur afin de renforcer les défenses de Tanger. Annonçant cette mesure, Napier, qui entretient les meilleures relations avec le duc de Cambridge, commandant en chef de l'armée britannique, lui explique avoir voulu apporter « l'assistance la plus utile, mais la moins ostensible possible en faveur d'un allié de la Grande-Bretagne⁵¹⁷ ». Dans les tout premiers temps de la mainmise française sur le Maroc au commencement du siècle, les agissements des agents supposés de *l'Intelligence Service* à Tanger, travaillant main dans la main avec les autorités de Gibraltar, alimentent la réputation sulfureuse du port marocain⁵¹⁸. Ce que les autorités françaises ne perçoivent pas bien, en revanche, est la complexité des relations anglo-gibraltariennes. L'augmentation régulière de la population civile sur le Rocher, largement hispanophone et catholique, est en effet vue avec inquiétude par une fraction des autorités. À la fin du 19^e siècle, l'hostilité s'estompe toutefois quand le loyalisme monarchique, entretenu par les visites princières, mais également le patriotisme impérial, avivé par la guerre des Boers, contribuent à l'émergence d'une identité anglo-gibraltarienne⁵¹⁹. Reste le danger de conserver une population civile en cas de guerre dont les habitations seraient exposées aux feux d'une flotte adverse. À Malte, les antagonismes sociaux, confessionnels et culturels opposant les insulaires aux occupants anglais sont très vifs au premier XIX^e siècle. Écartées des postes civils les mieux rétribués, les élites indigènes, italophones, supportent mal le dédain dont les enveloppent la plupart des officiers de la garnison, qui les tiennent pour des Arabes catholiques au parler incompréhensible. L'ardent catholicisme insulaire suscite en outre à plusieurs reprises des tensions, voire des heurts délicats à régler. Dans le dernier tiers du siècle, l'unification italienne fait enfin craindre la constitution d'un mouvement irrédentiste⁵²⁰. Bien comprises des marins et des militaires les plus clairvoyants, ces tensions sont néanmoins corrigées par la conservation d'une force militaire maltaise constituée en 1800 et l'atout précieux qu'offre la protection consulaire anglaise pour tous les Maltais établis en Afrique méditerranéenne. À la fin de l'ère victorienne, la situation s'est considérablement détendue sous l'effet du développement du port de La Valette, dont les chantiers font vivre des dizaines de milliers de familles et de l'émigration maltaise vers la Tunisie et l'Égypte. Rien n'indique toutefois l'existence à l'étranger de réseaux de renseignement mobilisant les diasporas gibraltariennes et maltaises. Tout au plus, un rapport évoque-t-il l'utilité d'employer un officier maltais pour aller

⁵¹⁶ H. W. Howes, *The Gibraltarians. The origins and Development of the population of Gibraltar from 1704*, Ceylan, Colombo, 1951; p. 3-4.

⁵¹⁷ H. D. Napier, *Letters of field-Marshal Lord Napier of Magdala*, Norwich-Londres, Jarrold, 1936, p. 42.

⁵¹⁸ J. Decoux, *Adieu Marine, op. cit.*, p. 68.

⁵¹⁹ Stephen Constantine, « Monarchy and constructing identity in 'British' Gibraltar, c. 1800 to the present », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 34, 1, Mars 2006, p. 23-44. Particulièrement les pages 26 et 27.

⁵²⁰ NA Kew, WO 33 -32 (0676), Inspecteur général des Fortifications Simmons, Rapport de son inspection du 8 au 20 décembre 1878, p. 8-9, 22 février 1878 ; Dr. Albert Ganado, *The Growth of the Malta General Post Office 1802-1886*, p. 13.

collecter en Afrique du Nord des informations sensibles. Nous sommes ici bien loin des fantasmes espionnistes des romans de guerre-fiction du temps⁵²¹.

À l'extrême fin du siècle, la réputation militaro-navale des bases méditerranéennes suscite quelques interrogations. Démentant les prophètes d'une hégémonie militaire britannique au Proche-Orient, les très modestes travaux menés à Chypre n'en ont pas fait cet « autre Gibraltar » et cette place d'armes arrière de la Syrie ottomane que d'aucuns annonçaient après 1878⁵²². Le développement de Bizerte, bénéficiaire de gros crédits aux lendemains de Fachoda, la dotation des escadres italiennes et françaises en pièces de très gros calibres n'affaiblissent-ils pas à court terme la sécurité de Gibraltar et de Malte ? Sans perdre de vue les logiques administratives et les enjeux financiers qui déterminent les rapports d'inspection et les projets militaires, la lecture des rapports militaires des années 1890 montrent également la prise en compte de risques nouveaux tels que l'attaque surprise d'une flottille de torpilleurs venus de Tunisie. Le ton est loin d'être alarmiste toutefois tant les chances de succès d'un tel raid sont médiocres. Non seulement la modernisation des défenses a été menée sans discontinuer depuis un demi-siècle, mais les garnisons sont bien plus étoffées que par le passé. Les réserves de nourriture, enfin, sont colossales⁵²³. La sécurité du Rocher suscite moins d'assurance. Dès la fin des années 1880, l'exposition du Rocher aux feux des batteries espagnoles d'Algésiras donne quelques arguments aux partisans d'un échange Ceuta-Gibraltar⁵²⁴. La dotation du Rocher avec des pièces Armstrong de 100 tonnes est ainsi sévèrement critiquée en 1888, ces canons se chargeant par la bouche ayant une portée assez faible. Les dommages infligés par des canons-obusiers établis à proximité d'Algésiras hantent les rapports durant une décennie⁵²⁵. En 1901, les travaux d'agrandissement portuaire comme la construction d'un chantier relancent la question de la sécurité du Rocher⁵²⁶.

Pour les essayistes contemporains, toutes ces arguties sont vaines, car l'Angleterre est toujours la mieux lotie des puissances navales et la mieux à même d'étoffer ses moyens défensifs. Traduit et publié dans la *Revue Maritime* en 1901, un essai allemand sur la question va dans le sens d'une durable hégémonie que renforcerait, en cas de guerre, la prise de Port-Mahon ou des présides espagnols. La même année, le compte-rendu d'un célèbre pamphlet sur Gibraltar contredit le propos pessimiste de l'auteur. Dans cet essai très médiatisé, le député T. G. Bowles plaidait en faveur d'un grand port de refuge à l'est du Rocher qu'il trouvait trop exposé aux feux de l'artillerie de campagne lourde espagnol. Loin de souscrire aux vues de Bowles, l'analyste anonyme ne doute pas une seconde de la capture d'Algésiras en cas de tension entre les deux pays. Deux années plus tard, l'ambassadeur de France à Londres, reproduisant sans aucun doute l'avis de son attaché naval, confirmait l'enterrement du projet de remplacement de la forteresse de Gibraltar, jugé trop cher et

⁵²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Maltese_in_Egypt

⁵²² L. Fiesseinger, « Compte-rendu de deux ouvrages allemands », *Revue Maritime et coloniale*, novembre 1884, p. 274.

⁵²³ NA Kew, CAB 11-70, *Malta Defence Scheme (072 R)*, Janvier 1893.

⁵²⁴ NA Kew, CAB 11-66, G. S. Clarke, « Major Jekyll's Report Gibraltar on Local Defence Scheme », 30 janvier 1889 ; A. J. P. Marder, *The Anatomy (...)*, *op. cit.*, p. 217.

⁵²⁵ NA Kew, CAB 11-66 (1 113), L. Nicholson et W.H. Goodenough, « Joint Report on Gibraltar », 5 mars 1888, p. 2-6.

⁵²⁶ Hills, *A Rock (...)*, *op. cit.*, p. 386-387.

bonnement inutile. Le ton comme le silence du commentaire laissent bien comprendre ce qu'en pensaient Cambon et ses conseillers : le Rocher demeurait imprenable⁵²⁷. À quelques jours de navigation des forteresses, se trouve, en effet, la première puissance industrielle et technique dont la mobilisation permet, en 1840, en 1853, en 1882 comme en 1898, de faire toujours face aux dangers comme aux menaces.

1. 3. 3. Au-delà de la Méditerranée : une hyperpuissance économique aux pieds d'airain

La proximité relative des arsenaux et des chantiers navals privés insulaires mais également des inépuisables ressources charbonnières de la Grande-Bretagne donne en effet au dispositif britannique d'inappréciables moyens de renforcement et d'action. À plusieurs reprises, les marins français et les agents du service diplomatique sont les témoins admiratifs (et navrés) de la rapide montée en puissance des forces navales en Méditerranée. Dans ces conditions, la marine britannique peut dérouter son commerce, encaisser un voire plusieurs revers, mais sans jamais abandonner la mer à ses adversaires. Le mémoire transmis en décembre 1898 par la rue Royale aux chefs de la Marine et qui tient pour possible de briser la puissance anglaise en « quelques jours seulement (son) immense mouvement commercial », ne suscite guère l'adhésion de ses lecteurs⁵²⁸. L'assise financière du Royaume-Uni donne enfin à ses forces navales, soutenues par un fort lobby parlementaire et médiatique, des moyens qui manquent toujours à la France. Bien connue, cette asymétrie globale revient, ici et là, sous la plume des chefs de la Marine. Interrogé sur « les principaux objectifs de nos forces militaires maritimes », l'amiral Chauvin rappelle en 1896 comme une évidence la singularité insulaire :

« Une nation qui aurait les moyens pécuniaires de créer et d'entretenir une flotte pouvant répondre à des buts aussi divers, et qui aurait en outre l'assurance de posséder, pendant une longue période d'hostilités, le personnel nécessaire à d'aussi nombreux armements, — ne se ferait pas faute de doter sa marine de tout le matériel dont les plans de ces opérations indiqueraient l'utilité éventuelle. L'Angleterre est à l'heure actuelle la nation maritime qui réalise le mieux cette double condition⁵²⁹ ».

Ce socle d'atouts matériels est comme cimenté par une remarquable cohésion politique et sociale. Bien avant qu'Hippolyte Taine puis Charles Maurras ne les louent, les fondements politiques et sociaux du patriotisme britannique sont parfaitement compris de la société navale. Les jeunes officiers de la Restauration et de la monarchie de Juillet ont entendu leurs anciens répétant la ténacité d'un adversaire compétent, défenseur d'une société inégalitaire, mais civilisée et

⁵²⁷ SHD-V-M, BB 7-152, « La Question de Gibraltar », 30 septembre 1901 ; *ibidem*, Paul Cambon (Ambassade de France, Londres) au ministre des Affaires étrangères, M. Delcassé, 8 mars 1903. Lettre transmise à la rue Royale, le 13 mars 1903.

⁵²⁸ SHD-V-M, BB 8- 2424-5, « Mémoire sur la politique maritime de la France transmis aux membres du CSM par le Ministère de la Marine », 3 décembre 1898 ; *ib.*, VA Parrayon au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 10 décembre 1898 ; *ibidem*, VA Brown de Colstoun au même, Décembre 1898 ; *ib.*, VA Fournier au même, 10 décembre 1898.

⁵²⁹ SHD-V-M, BB 8-2424/2, « Questions préliminaires à la réunion du Conseil Supérieur de la Marine », Avril 1896.

chrétienne⁵³⁰, généreuse, mais capable, par négligence ou par calcul, d'entasser ses adversaires sur des pontons de sinistre mémoire⁵³¹. Après 1830, l'étonnante stabilité socio-politique insulaire, résistant au chartisme comme au socialisme, conduit, enfin, à d'amères comparaisons avec la France qui, prise au piège de ses querelles mémorielles et sociales, ne parvient pas à se doter d'un régime durable avant 1870, voire 1879⁵³². Le vice-amiral Jurien de La Gravière entonne ainsi une lamentation aussi familière que banale en écrivant :

« Quand je compare ma carrière à celle de mon ami Drummond (que j'ai connu *midshipman*), je ne peux m'empêcher de le trouver heureux de n'avoir jamais eu à servir qu'un seul et même gouvernement⁵³³ ».

1. 4. L'inéluctable victoire britannique

La supériorité navale et maritime du Royaume-Uni est une évidence qui ne décourage pas les partisans d'une stratégie offensive. Définies au lendemain de la crise d'Orient de 1840, ses lignes tactiques réapparaissent brièvement, au début de la décennie 1860, quand le lancement des frégates cuirassées et la constitution de divisions homogènes marchant à la vapeur semblent avoir réglé les anciennes contraintes nautiques⁵³⁴. Perdue de vue durant deux décennies (1867-1885), l'éventualité d'une lutte navale contre le Royaume-Uni est relancée par la consolidation de la Triplice, quand l'alliance anglo-italienne entre dans les réflexions du haut commandement. La supériorité tactique d'une flottille de torpilleurs, barrant le chemin aux forces navales venues de la Manche et de Gibraltar, est toutefois loin de convaincre les tenants de l'escadre — tel l'amiral Olry (1832-1890) — qui dénoncent une inversion hétérodoxe des tâches⁵³⁵. Au milieu des années 1890, la réflexion sur une stratégie de guerre d'escadre est relancée par la rivalité franco-britannique en Afrique orientale. Les mémoires produits avant et durant la crise de Fachoda permettent aussi d'envisager les objectifs de la *Navy* dont on devine, bien avant 1898, qu'elle entend bloquer la flotte de Toulon, avant de lancer une série de raids côtiers sur les côtes méridionales de la France, algériennes et tunisiennes.

⁵³⁰ François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs* (...), p. 14, 124-125.

⁵³¹ Baron Jean Grivel, *Mémoires du vice-amiral baron Grivel. Révolution-Empire*, Paris, Plon-Nourrit et C^o, 1914, p. 197-198 ; Émile Jobbé-Duval, *Mémoires du baron de Bonnefoux, capitaine de vaisseau*, Paris, Plon-Nourrit et C^o, 1900, p. 182-183, 189, 200-203.

⁵³² R. Grivel, *Une expédition maritime sous le Directoire*. (...), *op. cit.*, p. 188.

⁵³³ E. Jurien de La Gravière, *L'Amiral Roussin*, *op. cit.*, p. 183.

⁵³⁴ 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. 567.

⁵³⁵ 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 », 21-23 juillet 1886.

1. 4. 1. Détruire le *Malta Squadron* puis rallier les eaux du Ponant : des objectifs surtout définis contre la Triplice

Développées par l'amiral Brown de Colstoun, le 2 avril 1896, les lignes d'une stratégie offensive en Méditerranée sont certes loin de faire l'unanimité, mais elles montrent assez bien ce que le haut-commandement pensait encore pouvoir réaliser jusqu'au début de la décennie 1890. Bien que la voie méditerranéenne soit la principale artère maritime du monde britannique — 86 millions de livres sterling en 1878 —, la lutte contre le commerce britannique est, en revanche et non sans raison, fort peu évoquée. Non seulement, Malte et Gibraltar sont deux excellents ports de refuge, mais les Britanniques contrôlent la mer Rouge et peuvent détourner, par Le Cap, le gros de leur commerce. Objet de longues études entre 1878 et 1885, ce déroutage est d'autant plus aisé à réaliser que l'Amirauté dispose de points de charbonnage, fortifiés ou non, dans l'Atlantique Sud (Sainte-Hélène) et l'Océan Indien (Maurice, Trincomalee)⁵³⁶. Armée des meilleures unités de ligne et renforcée par les plus rapides bâtiments de la réserve, l'escadre de Toulon, avance le préfet maritime de Toulon, cherchera le *Malta Squadron* en laissant aux croiseurs de Brest le soin de mener une guerre de course. Parallèlement, les garde-côtes et les torpilleurs des ports de la Manche tenteront de les préserver des raids et des frappes navals. Par leur sacrifice, ces unités retarderont également le transfert des forces de haute mer insulaires vers le détroit de Gibraltar et leur passage en Méditerranée⁵³⁷. Une première victoire remportée par l'escadre d'évolutions sur le *Malta Squadron* permettra alors à l'escadre de Toulon soit d'opérer un raid contre les forteresses impériales de Malte et de Gibraltar, soit de remonter sur Brest, puis d'opérer conjointement avec les forces de l'Atlantique. Une action commune dans la Manche avec l'escadre de Brest (ou ce qu'il en restera) permettra alors de couvrir une large descente, voire l'invasion de l'Angleterre. La perspective d'une attaque amphibie en Égypte est également envisagée. Avouées ou non, les références aux grandes ambitions du Directoire et du Consulat dominant l'esquisse stratégique de l'amiral Brown de Colstoun qui est loin de faire l'unanimité⁵³⁸. Divisons ici les étapes de son programme pour ne retenir que la première partie, à savoir l'apparition dans les eaux bretonnes et normandes des forces toulonnaises, une fois victorieuses du *Malta Squadron*. Qu'une telle victoire soit envisageable est une idée communément partagée au sein du commandement et inspirera plusieurs contre-projets durant la crise de Fachoda⁵³⁹. À dire vrai, il ne s'agit là que de reproduire, sur une échelle plus ample, le schéma stratégique défini contre les forces de la Triplice : « À ce double point de vue offensif et défensif », conclut une étude de la 3^{ème} section de l'EMG, « le plan de répartition entre les ports du Nord et du Midi de nos diverses unités de combat, tel qu'il nous est dicté par la perspective d'une guerre contre la Triple Alliance, convient également dans l'hypothèse

⁵³⁶ NA Kew, CAB 7-2, *First Report of the Royal Commissioners appointed to inquire into the defence of British Possessions and commerce abroad : together with the minutes of evidence and appendix*, 1880, p. 14-17; 24-25; 53-55.

⁵³⁷ SHD-V-M, BB 8-2424-2, VA Brown de Colstoun au ministre de la Marine, VA Besnard, 2 avril 1896.

⁵³⁸ *Ibidem*.

⁵³⁹ Cf. les avis exprimés par l'amiral Gervais et de l'amiral Humann, au matin du 11 janvier 1899, durant la réunion du Conseil Supérieur de la Marine à Paris : SHD-V-M, BB 8-2424-5, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 ».

aujourd'hui moins menaçante d'un conflit avec l'Angleterre seule. Dans les deux cas, c'est à Toulon qu'il nous faut concentrer les cuirassés d'escadre en ne conservant dans la Manche que les garde-côtes »⁵⁴⁰. Ce sont par ailleurs pour ces deux éventualités que la Marine dote la Manche et la mer de Nord des solides garde-côtes (classe *Bouvines*) et que l'escadre s'entraîne de part et d'autre du détroit de Gibraltar⁵⁴¹.

Au terme de son année de commandement à la tête de l'escadre, le VA Cloué mène trois de ses divisions durant un mois entier dans les eaux atlantiques, avant de rallier Brest, « par une manoeuvre hardie », « en traversant de nuit le Raz de Sein et le Toulinguet », avant de conduire une fausse attaque des forts du Goulet puis d'entrer de « vive force » dans la rade de Brest⁵⁴². Attaché à l'escadre, l'amiral Daveluy, alors aspirant de 1^{re} classe, rapporte la mobilisation de l'escadre en 1883, sous le commandement de l'amiral Jaurès, pour se rendre dans les ports du Nord⁵⁴³. Relâchant à Lisbonne, les bâtiments mouillent successivement sur les rades des Trousses, de Brest et de Cherbourg. Le retour se fit par petites étapes en août. « De Brest », poursuit Daveluy, « l'escadre se rendit dans la baie de Quiberon pour y faire des tirs et y passer l'inspection générale⁵⁴⁴ ». Une fois l'état-major de l'escadre dispersé, la flotte revint à Toulon en septembre. Commandant l'escadre de la Méditerranée Occidentale et du Levant, le VA Duperré se rend avec l'escadre dans l'Atlantique durant l'été 1890, mouille à Brest puis à Cherbourg, avant de revenir vers Rochefort en août puis de rejoindre Toulon.

Quand l'éventualité d'une guerre franco-britannique se précise au milieu de la décennie 1890, le passage de la Méditerranée à l'Atlantique du corps de bataille ou d'une importante fraction de l'escadre est donc une affaire bien maîtrisée. Le passage d'une mer à l'autre est d'autant plus aisé, à la fin du siècle, que la puissance accrue des machines étend le rayon d'action des grands bâtiments, sans charbonnage intermédiaire. Encore faut-il avoir les moyens de passer sur le ventre des Britanniques, alors que leur supériorité numérique, de plus en plus nette, réduit la pertinence de l'ancienne stratégie de guerre d'escadre en Méditerranée.

1. 4. 2. Le haut-commandement devant les risques d'une déroute en Méditerranée

Première force navale dans les eaux européennes, le *Malta Squadron* est un adversaire redoutable, doté des unités récentes et dont les officiers supérieurs et généraux ont été triés sur le volet. Pour avoir une certaine chance de réussite, même temporaire, les plans de guerre offensifs français supposent donc une parité régionale qui, encore réelle au milieu des années 1880, s'estompe les années suivantes. Non seulement les programmes navals français ont pris beaucoup de retard, mais le déplacement des plus grosses unités lancées dans les années 1890, tels le *Hoche*,

⁵⁴⁰ SHD-V-M, BB 4-2437, EMG 3^{eme} section, « Opérations de Guerre. Études et notes », Fascicule 10 « Guerre maritime contre l'Angleterre », Décembre 1892.

⁵⁴¹[https://fr.wikipedia.org/wiki/Bouvines_\(cuirassé\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Bouvines_(cuirassé)).

⁵⁴² H. Buchard, *L'Amiral Cloué. Sa Vie. Récits maritimes contemporains*, Paris, Charles Delagrave, 1893, p. 186.

⁵⁴³ DAVELUY, I, p. 49.

⁵⁴⁴ *Ibidem*.

le *Magenta* et le *Brennus*, est insuffisant. La vitesse moyenne de la flotte, dont les plus lentes unités marchent à 11 noeuds, facilite donc les manoeuvres d'interception des Britanniques⁵⁴⁵. Ces derniers ne disposent-ils pas de 11 unités de reconnaissance, plus puissantes et mieux armées que les navires d'éclairage français⁵⁴⁶ ? Passé 1894, les marins admettent que les chances d'un succès, même temporaire, s'amenuisent⁵⁴⁷. En 1896, le CA Touchard doute que l'escadre puisse abattre coup sur coup l'escadre de Malte et une division de renfort venue de Gibraltar. Placée dans une situation globale d'infériorité, l'escadre de Toulon, prise au piège, peinera à agir loin du port de Toulon, enveloppé par une flotte britannique. « La guerre des côtes deviendra notre lot ordinaire, et la guerre de course avec toutes les difficultés résultant du petit nombre des points d'appui fortifiés que nous possédons sur les mers, sera notre seul mode d'action offensive⁵⁴⁸ ». Sans abandonner la stratégie de la guerre d'escadre, le plan du 2 avril 1897, proposé par l'amiral Besnard, admet les médiocres chances de succès, voire de survie, du corps de bataille⁵⁴⁹. Non sans ignorer cette situation, Jack Fisher, qui assume le commandement de la flotte de Malte entre 1899 et 1902, conclut dans la vraisemblance d'une frappe éclair. Si le propos est consciemment outrancier, il permet à Fisher d'obtenir une marge de supériorité, capable d'étaler un revers. En outre, l'analyse la plus pessimiste justifie la concentration drastique des moyens de haute mer⁵⁵⁰. Abandonnant face à l'Angleterre les plans de guerre d'escadre et de stratégie d'anéantissement, qu'elle conserve face à la Triplice, la rue Royale adopte, dans les heures les plus sombres de la crise de Fachoda (début novembre-mi décembre 1898), un schéma résolument défensif en Méditerranée pour laisser aux croiseurs de Brest le soin de porter de durs coups au commerce britannique⁵⁵¹.

a. Porter l'effort offensif au Ponant et se tenir sur la défensive en Méditerranée

Inspirés de ce mémoire, les travaux des membres du Conseil Supérieur de la Marine menés entre les mois de décembre 1898 de janvier 1899 s'avèrent de sombres méditations. En dépit du renforcement du corps de bataille par le transfert de gardes-côtes, les conditions générales d'une lutte dans les eaux métropolitaines demeurent très défavorables. À deux reprises durant le second semestre 1898, les mouvements d'une escadre britannique (*Channel Squadron*) dans les eaux du détroit de Gibraltar confirment la supériorité numérique globale de la *Navy*. Exposant, en novembre

⁵⁴⁵ SHD-V-M, BB 8-2424-2, VA Brown de Colstoun au ministre de la Marine, VA Besnard, 2 avril 1896.

⁵⁴⁶ SHD-V-M, BB 4-2424-5, « État comparatif des flottes française, anglaise, italienne dans la Méditerranée », 16 janvier 1897.

⁵⁴⁷ 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.

⁵⁴⁸ SHD-V-M, BB 8-2424/2, CA Touchard, « Réponse aux questions préliminaires à la réunion du Conseil Supérieur de la Marine », Avril 1896.

⁵⁴⁹ M. Motte, *Une éducation géostratégique (...) op. cit.*, p. 394-395.

⁵⁵⁰ C. Martin, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher (...) », art. cité, p. 122-125.

⁵⁵¹ Jean-Claude Allain et al., *Histoire de la diplomatie française*, t. II. *De 1815 à nos jours*, Perrin, 2005, p. 226 ; M. Motte, *Une éducation géostratégique (...) op. cit.*, p. 397-398.

1898, les entraînements de l'escadre de Méditerranée qu'il commande et les thèmes des opérations de guerre qu'il a envisagés, le VA Fournier dénombre 18 vaisseaux britanniques de 1^{er} rang dans les eaux méditerranéennes. Contre cette force considérable, il ne peut opposer que six vaisseaux égaux aux meilleures unités anglaises et trois navires cuirassés d'une moindre force. À ce noyau s'ajoutent cinq garde-côtes, solides, mais incapables de soutenir la marche d'une escadre. Pour conserver une certaine capacité opérationnelle, le rayon d'action de cette force se limite à un court périmètre autour de Toulon. On éviterait ainsi le blocus du port, sans avoir à risquer de se heurter à une division rapide lancée entre les corps de bataille et le port. En dépit des efforts faits pour accroître la cohésion de son escadre et de son énergie, le VA Fournier tient toutefois pour suicidaire tout affrontement contre les Britanniques⁵⁵². Dans un mémoire du 8 décembre, son homologue, le VA Sallandrouze de Lamornaix, commandant l'escadre du Nord, demande de ne rien tenter en Méditerranée avant le transfert de trois grandes unités alors en armement : *Charlemagne*, *Gaulois* et *Saint-Louis*⁵⁵³. Pour sage qu'elle semble, l'option défensive soulève des questions.

S'ils s'abritent assez commodément derrière leur ignorance des négociations et du degré de neutralité de l'Allemagne, qui est la grande inconnue d'un combat franco-britannique, les chefs de la Marine sont assez familiers des affaires internationales pour comprendre les grandes lignes que l'ancien ministre des Affaires étrangères, Gabriel Hanoteaux, avait définies depuis son arrivée en fonctions en mai 1894⁵⁵⁴. Conserver l'escadre en vie, c'est conserver la chance de pouvoir opérer une sortie décisive et gagner assez de temps pour rallier à la cause de la France les grandes puissances continentales afin de s'asseoir en position de force à la table des négociations. Pour les partisans d'une guerre de course, — le VA Fournier et le CA Mallarmé —, une option résolument défensive en Méditerranée permet de déplacer au Ponant les unités cuirassées les plus rapides, totalement inutiles face aux forces combinées des escadres de Malte et de la Manche. Le principe d'une inaction complète en Méditerranée, où l'escadre sera réduite « à l'alternative soit de l'impuissance soit de la défaite », n'est pas toutefois sans susciter des interrogations de toutes parts⁵⁵⁵. Comment convaincre l'opinion publique de s'en tenir à cette apparente inaction, alors que l'ennemi insultera les côtes métropolitaines et nord-africaines ? Comment parer une frappe navale contre Toulon ? Comment enfin infliger assez de coups contre le commerce dans les eaux ponantaises ?

Alors que l'on soupçonne les Anglais de vouloir provoquer un conflit, malgré le retrait de la colonne Marchand, et de régler son compte à la Royale, la réunion du CSM le 11 janvier 1899, permet de préciser les vues sur la légitimité et l'issue d'une guerre navale en Méditerranée⁵⁵⁶.

⁵⁵² E. Lockroy, *La Marine de guerre (...)*, *op. cit.*, p. 20; 24-25.

⁵⁵³ SHD-V-M, BB 8-2424-5, VA Lallandrouze de Lamornaix au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 8 décembre 1898.

⁵⁵⁴ Jean-Claude Allain et al., *Histoire de la diplomatie française*, t. II, *op. cit.*, p. 193-213.

⁵⁵⁵ Déclaration de l'amiral Mallarmé, rapporteur du Conseil Supérieur de la Marine, le 11 janvier 1899, devant les membres du CSM : SHD-V-M, BB 8-2424-5, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 », p. 3-5.

⁵⁵⁶ Sur cette réunion cf. M. Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 413-415.

b. S'en tenir à la défensive : une option intenable ou réaliste ?

Si tous les chefs de la Marine refusent de reconnaître l'impuissance de la Marine, la réunion du 11 janvier 1899 voit s'opposer les partisans minoritaires d'une guerre de course de grande ampleur et les tenants d'une doctrine de guerre d'escadre en Méditerranée occidentale. À cette ligne de partage s'ajoutent, connues de tous, d'anciennes inimitiés doctrinales et personnelles⁵⁵⁷. Privant le ministre de la Marine d'un consensus stratégique, ces diverses positions, qui ont été consignées dans un compte-rendu d'une quarantaine de pages, sont, bien évidemment, une mine d'informations sur les ressorts moraux et doctrinaux des lignes défendues par les plus déterminés.

Reprenant le plan officiel — l'offensive contre le commerce au Nord et la défensive stratégique en Méditerranée — le VA Fournier propose de renforcer les moyens offensifs à Brest en y concentrant les cuirassés les plus rapides de l'escadre, chargés d'épauler les croiseurs, tandis que les garde-côtes couvriront les abords de la rade⁵⁵⁸. Cette option est également défendue par le CA Mallarmé et le VA Cuvelier de Cuverville. Bien moins optimiste, tant il lui semble que le commerce maritime britannique sera bien défendu, le VA de Maigret recommande également la concentration à Brest des unités les plus fortes. Même nécessaire sur le plan diplomatique, l'option défensive méditerranéenne lui semble en effet aussi dangereuse qu'illusoire : « S'il arrivait que quelques obus tombassent sur Marseille, on forcerait notre escadre à sortir pour attaquer l'escadre anglaise et, une fois qu'elle serait sortie, qui sait ce qu'il adviendrait d'elle, devant les forces supérieures que nous connaissons⁵⁵⁹ ? ».

Si l'effort dans le théâtre ponantais a ses avocats, tels Mallarmé, Fournier, Prouhet, Barrera et Cuverville, que l'on puisse vaincre dans les eaux de l'Atlantique Nord et de la Manche en courant sus aux cargos anglais paraît une chimère à la grande majorité du conseil. Par ce déploiement de forces dans les eaux du Ponant, ne finirait-on pas même par provoquer une guerre préventive, alors que la modestie relative des moyens à Brest ne peut inquiéter le Royaume-Uni⁵⁶⁰ ? L'hypothétique formation d'un camp retranché à Dunkerque comme l'absence de garanties gouvernementales sur l'attitude de l'Allemagne en cas de guerre troublent l'amiral Humann⁵⁶¹. S'appuyant sur les mêmes arguments, les amiraux Parrayon, Brown de Colstoun et Gervais tiennent la concentration des meilleures unités de ligne à Toulon pour la plus sage des solutions, non sans renvoyer les garde-côtes en mer du Nord. Une fois la guerre déclarée, les sorties de l'escadre auront, rappelle hautain et vindicatif l'amiral Gervais, la seule mission de briser « l'ennemi flottant »⁵⁶², à savoir l'escadre de Malte, sans se laisser troubler par l'interposition d'une escadre de blocus. Tout enfin, poursuit Gervais, dicte cette option : les traditions de la Marine, la concentration en Méditerranée des

⁵⁵⁷ *Ibidem*, p. 388.

⁵⁵⁸ Déclaration de l'amiral Fournier dans SHD-V-M, BB 8-2424-5, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 », p. 6-12.

⁵⁵⁹ Déclaration de l'amiral de Maigret, *ibidem*, p. 13.

⁵⁶⁰ Déclarations de l'amiral Sallandrouze de Lamornaix et de l'amiral Prouhet, *ibidem*, p. 16 et 18.

⁵⁶¹ Déclaration de l'amiral Humann, *ibidem*, p. 21,

⁵⁶² Déclaration de l'amiral Gervais, *ibidem*, p. 28.

intérêts nationaux, l'importance commerciale de ce théâtre pour l'Angleterre, la possibilité enfin de capter des renseignements précieux depuis les ports des pays neutres. Agir vite, sans attendre la pression de l'opinion publique, afin de tenter le tout pour le tout en rencontrant les escadres anglaise et sans doute italienne. S'il évoque la possibilité de relancer en Égypte le combat, sa conclusion, à laquelle font écho d'autres propos, montre bien l'objectif réel de Gervais : « Si l'on est vaincu, on aura succombé honorablement et des vengeurs (sic) se trouvent pour ceux qui ont bien lutté, non pour ceux qui ont fui la lutte ⁵⁶³».

Fort peu convaincu, Édouard Lockroy rappelle à ces partisans du va-tout qu'un tel désastre interdirait au gouvernement toute marge de manoeuvre à la table des négociations. Invitée à se prononcer sur les points de concentration stratégique, une majorité du CSM, convaincue ou ralliée, finit par défendre le rassemblement à Toulon des forces de première ligne. Cette concentration offrait l'avantage de contraindre les Britanniques à tenir leurs forces sur des théâtres distincts, tout en conservant une chance de régler son compte à la *Regia Marina*⁵⁶⁴. Stratégiquement défensive, la concentration des forces nationales n'exclut pas une entreprise hardie si les circonstances venaient à le permettre. Coupe-mal taillée, ce compromis entre l'offensive immédiate, prônée par le VA Gervais, et les tenants d'une concentration des moyens au Ponant, apparaît comme une pavane pour une doctrine défunte du (moins) fort au (plus) fort, ruinée par le *Two Power Standard*, la folie des grandeurs du parti colonial et la division du haut-commandement.

1. 4. 3. Le raid anglais contre les côtes métropolitaines et algériennes : Quelles cibles et quels risques ?

En un siècle que l'on dit nelsonien ou mahanien, parfois sans bien savoir ce qu'il faut entendre par là, la guerre navale consiste surtout à frapper les côtes adverses, à ruiner leurs ports militaires et civils, à conduire enfin des descentes sur le littoral ennemi et le long de ses fleuves. En Méditerranée et sur les autres théâtres maritimes, la guerre navale, telle qu'elle est conduite effectivement, et telle que la dessinent les rapports comme les essaie, relève, avant tout, de cette guerre « de côtes », faite de frappes navales, de descentes et de débarquements.

Conservant toujours l'espoir de pouvoir infliger ces maux aux puissances maritimes secondaires, la France, dès la crise de Syrie de 1840, admet à plusieurs reprises être elle-même exposée à des attaques dont les modalités et les cibles potentielles — Marseille, Toulon, les ports algériens et corses — font l'objet d'appréciations diverses selon les circonstances et les lieux.

a. L'hypothèse d'une stratégie de blocus ou d'attrition sur les côtes de l'Algérie abandonnée sous la III^e République

La difficile conquête de l'Algérie comme le règlement soudain de la crise égyptienne font alors réfléchir les plus attentifs. Très frappés par la série de raids menés par les divisions

⁵⁶³ Déclaration de l'amiral Gervais, *ibidem*, p. 30.

⁵⁶⁴ *Ibidem*, « Résumé de ses avis et décisions prises par le ministre », CSM, 11 janvier 1899, Secret.

britanniques, autrichiennes et turques le long des côtes syriennes à la fin de 1840, les experts français ont senti l'efficacité létale d'une force navale disposant d'artillerie lourde et de bâtiments à vapeur. Quelques centaines de *blue jackets*, de *marines* et d'officiers des armes savantes, épaulés par des soldats turcs et des partisans tribaux libanais et syriens, avaient alors provoqué la rapide défaite des garnisons égyptiennes échelonnées le long des côtes syro-libanaises. Comment alors ne pas croire possible l'organisation de raids similaires depuis Malte et Gibraltar, qui, débarquant des conseillers militaires et des armes, armerait les Algériens ? Envisageant fin 1840 les suites d'une rupture complète et d'une guerre avec la France, les autorités britanniques n'avaient certes pas de plans précis. Lord Palmerston, alors au *Foreign office*, ne doutait pas toutefois que la simple rupture des communications maritimes entre Toulon et Alger ne provoquât la rébellion indigène et l'anéantissement des troupes en Algérie, quasi isolées de la métropole⁵⁶⁵. Techniquement, la frappe navale des ports algériens ne posait aucune difficulté insurmontable. Renouvelée par la création d'une école de canonnage sur l'*Excellent*, la légendaire excellence de l'artillerie britannique bénéficie, en outre, de l'introduction de calibres d'une puissance inédite et du lancement de vaisseaux de 120 et de 90 canons⁵⁶⁶.

La première réflexion d'ensemble sur la sécurité des côtes algériennes et nationales est logiquement engagée au lendemain du traité de Londres. L'ordonnance du 3 janvier 1843 laisse à la Guerre l'armement, le service et la garde des batteries des fronts terrestres des ports de guerre, tandis la Marine reçoit la responsabilité des ouvrages et des pièces battant les eaux portuaires, les rades et les passes. Aux moyens terrestres s'ajoutent les éléments d'une défense mobile totalement entre les mains du commandement naval. Nommé en 1843 à la commission nautique sur les ports de l'Algérie dont il devient le secrétaire, l'ingénieur hydrographe Aristide Lieussou (1815-1858) présente, en 1849, les résultats de ses campagnes dans une grosse brochure, qui sera rééditée en 1857. Lieussou y expose les atouts militaro-navals d'une possession algérienne, parfois perçue comme un piège mortel pour la France. Ayant longuement exposé les dangers des eaux algériennes, où les vents du large et les courants portent à la côte, l'ingénieur retourne ces arguments :

« Les côtes méridionales de la France sont trop enfoncées, trop éloignées de Gibraltar, de Malte, d'Alexandrie, de Constantinople, pour exercer un commandement sur la Méditerranée. Celles de l'Afrique, au contraire, offrent tous les avantages qui manquent aux premières. La frontière maritime de l'Algérie n'est accessible que par les golfes d'Oran, d'Alger, de Bougie, de Philippeville et de Bône. Fermer ces brèches, c'est élever un rempart bastionné qui ne permet à l'ennemi que le bombardement et le blocus (...) impraticables (...) ou imposant « une navigation sans repos ». *Alors que l'ennemi endurerait mille maux pour bloquer ces côtes de fer, les « vents traversiers d'Est et d'Ouest faciliteraient en revanche les communications de la France avec sa colonie (...) et porteraient nos convois de ravitaillement (...) sans exiger l'escorte de notre marine*⁵⁶⁷ ».

⁵⁶⁵ NA Kew, ADM 1-5503, *Foreign Office* à colonel Hodges, 18 juillet 1840 ; P. Louvier, *La Puissance (...)*, *op. cit.*,

⁵⁶⁶ A. Lambert, *The Last (...)*, *op. cit.*, p. 102-104.

⁵⁶⁷ M. E. de Capella, *Notice sur Lieussou (...)*, *op. cit.*, p. 8.

Si la question d'une intervention indirecte anglaise en Algérie apparaît ainsi sous la monarchie de Juillet comme un risque majeur, la destruction des dernières zones insoumises côtières en 1871, le peuplement européen de l'Algérie comme son intégration économique exorcisent progressivement cette menace. Ni le chemin de fer ni la télégraphie électrique et sous-marine ne dissipent certes totalement l'hypothèse d'une agression navale. Traitée sur la place publique, la question se nourrit inévitablement des peurs xénophobes et de la présence d'une grande communauté italophone et italienne, estimée à 40 000 personnes susceptibles, affirme un essayiste en 1894, de rallier un mouvement insurrectionnel ou une descente⁵⁶⁸. En décembre 1898, les officiers généraux appelés à envisager les suites d'une guerre navale opposant la France à l'Angleterre évoquent l'attaque de l'Algérie et de la Tunisie. Si les prophéties les plus sinistres scandalisent le président Faure, les pronostics s'avèrent assez optimistes. Hormis l'attaque et la prise de Bizerte, les offensives anglaises se limiteront à de simples insultes sur les côtes, voire à la capture de quelques ports déclarés ouverts au début des hostilités, « pour, de là, protéger leurs bâtiments de commerce à leur passage le long de la côte⁵⁶⁹ ».

b. Quelles cibles sur les côtes méridionales ?

Les tensions opposant la France au Royaume-Uni entre 1857 et 1860 sur diverses questions européennes — l'autonomie du Monténégro, l'extension du Piémont, la cession de Savoie — et domestiques — l'attentat de Fieschi — relancent, dans les deux pays, la réflexion sur les défenses côtières. Très médiatisée outre-Manche, où elle suscite un grand mouvement patriotique, la question demeure, en France, l'affaire des spécialistes. Que l'Angleterre en 1859-1860 soit prête à risquer gros pour brûler Brest, Cherbourg et les grands ports marchands nationaux fait d'autant moins de doute que cette guerre d'attrition et de dévastation tout azimut a été récemment menée dans la Baltique, en mer Blanche et dans la mer d'Azov. Ayant une connaissance précise du dispositif militaire et naval insulaire, la commission Le Barbier de Tinan chargée en 1859 de plancher sur le sujet ne doute pas du blocus étroit des ports de guerre, mais ne dit presque rien de la Méditerranée. Comparant les deux systèmes défensifs, les membres de cette commission croient dans la supériorité absolue de l'organisation britannique dont la défense mobile aligne des unités de premier rang et des canonnières disposant de ports de refuge — c'est-à-dire d'attaque — dans les îles anglo-normandes comme dans les ports méridionaux insulaires⁵⁷⁰. Chargée de la défense mobile, seule capable de desserrer l'étreinte, la Marine disposera néanmoins, à brève échéance, de frégates cuirassées. Perdue de vue après 1865, la question de la défense du littoral revient à la surface à la fin des années 1890 alors que l'hypothèse d'une lutte contre la Triple et l'Angleterre perd de son invraisemblance.

La menace d'une attaque par la mer paraît bien faible aux partisans de la Jeune-Ecole qui non seulement avancent la fonction dissuasive des flottilles de garde-côtes, mais doutent de l'efficacité

⁵⁶⁸ Patiens, *La défense nationale et la Défense des côtes*, Berger-Levrault et Cie, Paris-Nancy, 1894, p. 4 et 41.

⁵⁶⁹ SHD-V-M, BB 8-2424-5, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 ».

⁵⁷⁰ SHD-V-M, GG 2-4, CF Montaignac de Chauvance, « Mémoire sur l'organisation de la défense des côtes, 1849 ». Mémoire reproduit en 1859 et intégré au rapport de la commission Le Barbier de Tinan sur la défense des côtes.

de frappes nécessairement brèves et menées au loin. Tout au plus quelques insultes et une forme d'intimidation⁵⁷¹. La guerre hispano-américaine de 1898, dont les experts français ont assez vite une juste idée confirme la difficulté d'une attaque navale sur une portion bien défendue du littoral. En dépit d'un armement désuet et de positions par trop visibles, les défenseurs de Porto-Rico ont inspiré une crainte assez salutaire aux attaquants américains pour leur inspirer de canonner du large les positions les plus élevées « sans dommage appréciable pour les batteries bien que certains projectiles aient causé ça et là des dégâts dans la ville, au hasard de leur chute⁵⁷² ». En recourant aux mêmes mesures, l'Armée est donc en mesure de défendre les principaux ports marchands provençaux et de repousser toute descente. Dans ces conditions assez favorables, le risque de frappes côtières semble assez faible au début de la guerre, et ne se réalisera qu'« en dernier lieu », quand les escadres britanniques auront brisé les divisions de croiseurs et jugulé la menace de la flotte de Toulon⁵⁷³.

c. La destruction de Toulon : une hypothèse invraisemblable ?

Les ports de Toulon et de Brest peuvent-ils être forcés comme par le passé ? La plupart des experts des deux côtés de la Manche n'ont jamais tenu cette hypothèse au sérieux, réservant leurs inquiétudes pour Cherbourg et les ports de la Manche⁵⁷⁴. À défaut d'un passage en force, l'hypothèse d'un bombardement à distance en employant des pièces spéciales, telles que les mortiers et les obusiers, est ici et là discutée. Reprenant en 1883 la matière de précédents courriers (1872-1873 et 1876), un officier supérieur propose la fondation d'une base navale au fond de l'étang de Berre, Toulon lui semblant exposé aux feux indirects d'une escadre prenant position la nuit. Il ne s'agirait, avance le commandant Libour, le 4 mai 1883, que de déplacer les matières les plus inflammables dans cette base secondaire qui pourrait servir de port de refuge pour le commerce national⁵⁷⁵. Si l'exploitation industrielle de l'étang est bien engagée avant 1914, son emploi militaire restera dans les cartons avant le développement de l'hydravation après 1909 et surtout après 1914⁵⁷⁶. Bien avant les mesures adoptées en 1898, le Toulon de la Belle Époque n'est plus le petit port de guerre assiégé de 1707, mais un arsenal de première catégorie, doté de pièces lourdes, d'une forte garnison, d'une défense mobile et de moyens de reconnaissance. Menée dans les conditions les plus audacieuses — ainsi de nuit —, une offensive se révélerait, juge Patrick Barry en 1864, une affaire suicidaire, avant de conclure : « Il faut hélas admettre que Toulon est

⁵⁷¹ Patiens, *La défense nationale (...), op. cit.*, 1894, p. 4 et 45.

⁵⁷² SHD-V-M, BB 7-30, Commandant de Cornulier-Lucinière, Attaché militaire de France, au ministre de la Guerre, 2 mars 1899. Rapport transmis à la rue Royale et reçu le 5 avril 1899.

⁵⁷³ SHD-V-M, BB 8- 2424-5, Amiral Hetzinger, « En cas de guerre avec l'Angleterre », s. d. (Décembre 1898).

⁵⁷⁴ Patrick Louvier, « Confronter la 'Cherbourg Strategy' aux sources nationales. Marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 16, 2012, p. 116-117.

⁵⁷⁵ SHD-V-M, BB 7-776, CV Libour au ministre de la Marine, par l'intermédiaire du Préfet Maritime de Toulon, 4 mai 1883.

⁵⁷⁶ <https://envelopmer.blogspot.com/search/label/BERRE%20AVIATION%20marine%20nationale%20Ban%20étang%20Berre?m=0>

imprenable⁵⁷⁷». « Les ressources dont dispose aujourd'hui la défense », écrit un essayiste en 1894, « l'artillerie puissante, les torpilles, les projecteurs électriques, et la profusion de ces batteries dont ces passes sont garnies permettent d'affirmer que nos deux grands arsenaux de l'Océan et de la Méditerranée sont à l'abri de toute insulte⁵⁷⁸ ». L'opinion des experts de l'Amirauté britannique va dans le même sens.

Durant la crise de Fachoda, l'hypothèse de l'attaque directe et indirecte du port de Toulon est pourtant une des lignes de clivage au sein du haut commandement dont une minorité — ainsi le VA Fournier, commandant en chef de l'escadre — croit dans la vraisemblance d'une offensive. Cette hypothèse se nourrit de plusieurs données techniques et stratégiques bien connues. La première est la conscience accrue de la dépendance manufacturière et logistique des escadres, ce qui fait de l'anéantissement d'un arsenal une option majeure méritant de risquer un escadre. La seconde tient au déclin relatif des forces françaises dans les eaux européennes ce qui rend possible une stratégie de concentration britannique dans les eaux ouest-méditerranéennes. Si le blocus éloigné de Toulon est certes une option, le bon sens stratégique et leurs anciennes traditions ne peuvent, conclut l'amiral Fournier, qu'inciter les Anglais à briser l'arsenal français du Midi, avant de porter l'effort sur la Manche et la Baltique dans un second temps⁵⁷⁹. Comment Fournier imagine-t-il l'attaque anglaise ? Dans une lettre du 10 décembre 1898, le commandant en chef de l'escadre évoque une offensive nocturne, menée dans les tout début de la guerre, alors que les services de défense du port seront encore « incomplets et inexpérimentés⁵⁸⁰ ». Développant ce thème de la guerre éclair devant les membres du CSM et le ministre de la Marine, le commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée déclare :

« Nos adversaires pourront tenter le forçage de la rade à l'aide de leurs torpilleurs et destroyers. Ces petits bâtiments faisant irruption en grand nombre, dès la première nuit, détruiront nos torpilleurs de la défense mobile embusqués dans la rade extérieure, en dehors de nos escadre. Après quoi il suffira d'un groupe de bâtiments démodés, sacrifiés à l'avance, pour pénétrer jusqu'aux musoirs et y défoncer les estacades, absolument insuffisantes actuellement, ils ouvriront ainsi à la flotte des torpilleurs et destroyers adverses l'accès de la rade et ces derniers auront beau jeu pour y couler sur place nos vaisseaux au mouillage⁵⁸¹ ».

Reprenant la question en janvier 1899, le commandant en chef de l'escadre se montre plus nuancé, ayant peut-être pris en compte les mesures de renforcement adoptées durant le second semestre 1898, avec l'aide active du président de la République. Son hypothèse d'une attaque brusquée n'est pas toutefois abandonnée et fait l'objet d'un long développement. Si la grosse artillerie de côtes, admet-il, rend peu probable une attaque frontale, les projecteurs et l'artillerie

⁵⁷⁷ Patrick Barry, *The Dockyards. Shipyards and Marine of France*, Londres, Simpkin, marshall and C°, 1864, p. 146-147.

⁵⁷⁸ Patiens, *La défense nationale (...), op. cit.*, p. 4.

⁵⁷⁹ SHD-V-M, BB 8-2424-5, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 ».

⁵⁸⁰ *Ibidem*, VA Fournier au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 10 décembre 1898.

⁵⁸¹ *Ibidem*, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 ».

moyenne couvrant les rives de l'entrée de la rade sont encore trop peu nombreux. Dans ces conditions, une nuée des torpilleurs, couverts par une double offensive latérale, faciliterait la destruction des obstacles barrant l'entrée de la rade. Toute la question est de savoir les chances de succès d'une telle attaque⁵⁸². Frappé et très agacé par le pessimisme de ses interlocuteurs, le président Faure la jugeait bien improbable, tant les moyens défensifs accumulés par la Guerre étaient désormais considérables⁵⁸³. Qu'en pensait, toutefois un « aussi opiniâtre ennemi » que la *Navy*⁵⁸⁴ ? À la fin du siècle, l'avis des experts de l'Amirauté reproduit ce que pensaient leurs prédécesseurs au lendemain de la guerre de Crimée : attaquer Toulon est totalement impossible. Un rapport établi en juin 1883 signale la construction d'un môle entre la petite et la grande rade qui, associée à la construction d'une estacade, fermera le passage aux torpilleurs. À ces moyens défensifs, s'ajoutent les atouts d'un réseau ferroviaire dense qui, relativement à l'abri des sabotages, relie Toulon aux villes de garnison de l'intérieur⁵⁸⁵. En conclusion, le rapport n'envisage que le bombardement des établissements industriels des villes moins bien défendues, telles que Marseille et le port d'Antibes⁵⁸⁶. L'année suivante, le *Naval Intelligence Department* reprend les conclusions de ses experts, qui ont enregistré la concentration des batteries portuaires, les moyens de défense mobile comme le déploiement des mines sous-marines. Tout au plus, une descente est-elle envisageable, mais se heurtera à une riposte. Tout le dossier — « *France Coast Defences* » — va reprenant les mêmes thèses⁵⁸⁷.

2. Face aux marines italienne et autrichienne : de la certitude dédaigneuse à l'admiration inquiète

Au premier XIX^e siècle, les marines de guerre des États de la péninsule italienne et de l'empire d'Autriche présentent des traits communs assez notables. En premier lieu, leur jeunesse. Si les forces navales napolitaines sont nées au début du XVIII^e siècle, la marine de guerre piémontaise est une arme récente comme la marine autrichienne⁵⁸⁸. Pour ces deux États, l'aventure maritime est née de leur extension territoriale, confirmée par la cession de Gênes au Piémont par le traité de Vienne (1814-1815), tandis que la Vénétie et le port de Venise repassent définitivement à l'Autriche qui reçoit, en outre, le port de Raguse (auj. Dubrovnik) et confirme son emprise sur Cattaro (Kator)⁵⁸⁹. Avec ces acquisitions, les deux États récupèrent des infrastructures portuaires modernisées sous

⁵⁸² *Ibidem*, Conseil Supérieur de la Marine, « Compte-rendu de la séance du 11 janvier 1899 » Annexe n° 1, VA Fournier, Séance du matin, p. 1-5.

⁵⁸³ F. Faure, « Journal », 3 janvier (1899), dans B. Joly (éditeur), *Félix Faure. (...), op. cit.*, p. 372.

⁵⁸⁴ *Ibidem*, VA Fournier au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 10 décembre 1898.

⁵⁸⁵ NA Kew, CAB 11-66, Sir A. Clake, *Memorandum for Lord Hartington*, 8 août 1884.

⁵⁸⁶ NA Kew, ADM 231-1, *France. South Coast - Defences & c.*, n° 4, Juin 1883.

⁵⁸⁷ NA Kew, ADM 212-12, « France Coast Defences », Avril 1887, p. 88-89.

⁵⁸⁸ https://fr.wikipedia.org/wiki/Marine_royale_du_Royaume_des_Deux-Siciles

⁵⁸⁹ Lawrence Sondhaus, *The Habsburg Empire and the Sea, Austrian Naval Policy, 1797-1866*, Purdue University Press, 1989, p. 2-3, 46-50.

l'Empire. Aux yeux des experts français, ces marines autrichiennes et piémontaises présentent des qualités assez proches. L'éducation militaire de leurs officiers est jugée exigeante ; leur curiosité savante et technique est estimée. Le Piémont comme l'Autriche disposent de populations maritimes certes peu nombreuses,— les Génois, les Niçois, les Vénitiens et les Dalmates —, mais dont la réputation nautique est ancienne⁵⁹⁰. L'intérêt des pouvoirs publics et des cercles financiers austro-piémontais pour la navigation à vapeur et les compagnies maritimes est notable. Toutefois, le crédit militaire des flottes austro-italiennes est médiocre en France. La désorganisation de la marine des Habsbourg durant le printemps des Peuples comme le rôle marginal de la flotte piémontaise pendant la révolution Vénitienne montrent un cruel manque d'initiative⁵⁹¹. Sous le Second empire, l'indifférence cède le pas à la curiosité. L'effort naval piémontais est certes quasi invisible durant la guerre de Crimée et se réduit à des tâches logistiques. Modernisée et renforcée les années suivantes, la marine de Victor-Emmanuel II prend toutefois activement part au blocus d'Ancône comme au siège de Gaète. Les années suivantes, la Maison de Savoie intègre les personnels des États péninsulaires disparus, renforce ses moyens avec l'aide de la France et possède la troisième flotte de guerre régionale. Engagé en 1849, l'effort naval autrichien porte parallèlement ses fruits⁵⁹². Passive en 1859 face à la France, la marine des Habsbourg montre, en revanche, en 1866, une étonnante détermination, qui est servie à Lissa par une série de magnifiques coups de chance. Malgré l'intérêt porté aux « leçons » tactiques de cette mêlée, les marines autrichienne et péninsulaire rentrent dans l'ombre après 1867. Pour ces deux armes, la bataille de Lissa a de très fâcheuses suites budgétaires. En Italie, la défaite entraîne la réduction immédiate de la moitié des fonds alloués et une crise morale qui ruine les anciens efforts. Parallèlement, la marine austro-hongroise, honorée, mais réduite à la portion congrue, suit une doctrine défensive toute cantonnée à la mer Adriatique⁵⁹³. La curiosité française est d'autant plus faible que les priorités navales se concentrent outre-mer. Au dernier tiers du XIX^e siècle, les forces navales italiennes puis autrichiennes rentrent enfin dans l'horizon stratégique des experts nationaux pour n'en plus sortir avant 1914.

L'ambition italienne de s'imposer comme une puissance majeure en Méditerranée centrale s'appuie sur le lent relèvement de sa marine de guerre après 1871, sous l'influence de deux ministres, les amiraux Antoine Riboty (1816-1892) et Simon-Antoine Pacoret de Saint-Bon (1828-1892). Dans les premières années de la décennie 1880, le lancement des cuirassés *Dandolo* et *Duilio* comme le développement du port de La Spezia sont les résultats les plus spectaculaires de cette entreprise portée par un appareil industriel enfin homogène⁵⁹⁴. Alors que la priorité italienne est de bâtir une force de dissuasion et de prévenir des frappes navales sur ses côtes, les diplomates

⁵⁹⁰ Max Gallo, *Garibaldi, La force d'un destin*, Fayard, 1982, p. 25-66 ; L. Sondhaus, *The Habsburg (...), op. cit.*, p. 86-98 ; Pierre Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, Seuil, 2001, p. 418-419.

⁵⁹¹ L. Sondhaus, *The Habsburg (...), op. cit.*, p. 172-182.

⁵⁹² *Ibidem*, p. 238-259.

⁵⁹³ P. Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, *op. cit.*, p. 459.

⁵⁹⁴ R. Chesneau, E. M. Kolesnik, N. J. M Campbell, *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, 1979, p. 336.

français voient la *Regia Marina* comme un outil de rivalité régionale⁵⁹⁵. L'envoi de missions ponctuelles dans les ports péninsulaires puis la nomination d'un premier attaché naval résident en 1886 signalent l'intérêt croissant de la rue Royale pour les forces d'un État maritime désormais hostile. À partir de 1882, mais plus encore après 1886, quand le renouvellement de la Triplice donne théoriquement à l'Italie une position plus ferme au sein de l'alliance austro-allemande, la Marine doit envisager de lutter contre deux puissances navales qui concentrent en Méditerranée occidentale et centrale l'essentiel de leurs forces et la totalité de leurs arsenaux. Durant une décennie, les experts français considèrent cette éventualité avec calme. Avec des nuances, les rapports de l'EMG vont dans le même sens. La supériorité indiscutable de l'escadre de Toulon sur la *Regia Marina* permettra de frapper à tout moment les ports et les côtes ennemis et d'infliger de grands dégâts sur le littoral péninsulaire occidental et méridional. Moins développés, les projets d'attaque dans l'Adriatique sont marqués par la même certitude. Cette confiance cède toutefois devant le renforcement des défenses portuaires péninsulaires et le développement des armes sous-marines. Plus grave, l'hypothèse de raids italiens sur les côtes corses et provençales entre dans le champ du possible à la fin du siècle, tandis que l'éventualité d'une alliance entre la Triplice et le Royaume-Uni complique le travail des analystes. Après 1905, la course aux armements qui oppose l'Autriche-Hongrie à l'Italie introduit enfin une nouvelle incertitude puisque cette rivalité donne à la monarchie danubienne la possibilité inédite de sortir de l'Adriatique sans craindre l'anéantissement, mais permet aussi aux deux puissances, associées contre la France, de faire jeu égal avec les forces françaises dont le relèvement s'avère plus tardif.

2. 1. L'Italie : la moindre des grandes puissances navales

La marine italienne des XIX^e et XX^e siècles est la marine étrangère la mieux connue des historiens français. Les raisons de cette prééminence historiographique sont multiples. L'émergence de la puissance maritime italienne participe, en premier lieu, à la fondation d'une puissance industrielle et régionale émergente. Retraçant les enjeux maritimes et navals italiens de la fin de l'ère giolittienne jusqu'à la guerre italo-turque de 1911, Daniel Grange a suivi, pas à pas, la construction d'une force navale adaptée aux ambitions méditerranéennes et proche-orientales du jeune royaume d'Italie⁵⁹⁶.

En second lieu, les dimensions navales des relations franco-italiennes contemporaines n'ont jamais échappé aux historiens de la Péninsule et des relations transalpines⁵⁹⁷. Tant sur le plan matériel que doctrinal, les marines des deux États entretiennent des liens étroits, initialement

⁵⁹⁵ SHD-V-M, BB 3-897, Barthélémy Saint-Hilaire à l'amiral Cloué, 14 janvier 1881 ; *ibidem*, Le même au même, copie de la lettre de l'ambassadeur de France à Rome, le marquis Emmanuel H. V. de Noailles, 19 mars 1881 ; *ibidem*, Alphonse de Courcel à l'amiral Cloué, 23 avril 1881 ; E. Ferrante, « La pensée navale italienne (.) », art. cité, <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2004-1-page-3.htm>.

⁵⁹⁶ D. Grange, *L'Italie (...), op. cit.*, vol. 1, p. 263 et p. 370-406 ; Mariano Gabriele, « La marine italienne de 1870 à 1900 », dans Michel Ostenc (sous la dir. de), *La marine italienne de l'Unité à nos jours*, Economica, 2005, p. 11-52.

⁵⁹⁷ P. Cabannes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, *op. cit.*, p. 437-481 ; Frédéric, Le Moal, « Le palais Farnèse pendant la crise franco-italienne de 1919 : nouvelles pistes de recherche », *Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée*, tome 118, n°1. 2006, p. 189-198.

cordiaux, mais souvent empreints d'hostilité du début des années 1860 jusqu'à la fin du premier XX^e siècle. Ce dialogue difficile devait se poursuivre, par la suite, dans le cadre de l'OTAN et jusqu'aux drames humanitaires actuels⁵⁹⁸.

Ces relations tendues, mais privilégiées ont laissé des matériaux archivistiques, considérables surtout après 1875, qui permettent de sonder les biais du haut-commandement français et les représentations navales des populations italiennes⁵⁹⁹. Le renforcement de l'arsenal de La Spezia, le développement de la base de La Maddalena, au sud de la Corse, « le Gibraltar italien », les menées supposées d'une 5^{ème} colonne italienne en Provence, en Tunisie comme en Algérie ont parallèlement alimenté une série d'essais et d'articles qui tentent d'anticiper les péripéties d'une confrontation générale entre les deux marines⁶⁰⁰.

Des tout débuts de l'unification de 1860 jusqu'au tournant du siècle, la Marine ne dément pas de l'idée d'une infériorité italienne globale, d'autant mieux admise qu'elle justifie une guerre d'escadre résolument offensive. Infériorité manufacturière, financière, technique et tactique, sans doute, comme l'ont bien montré nos prédécesseurs⁶⁰¹, mais également corporatiste et politique, les analystes français signalant les effets délétères du campanilisme et du clientélisme sur la *Regia Marina*.

2. 1. 1. Un esprit de corps fracturé par les antagonismes régionaux passés

Le renforcement de la marine piémontaise au milieu du siècle, la restructuration de l'armée navale péninsulaire avant 1866, puis son relèvement au commencement de la décennie 1880 n'ont pas échappé aux observateurs français, moins attentifs toutefois que leurs pairs britanniques aux entreprises navales italiennes des premières années de la décennie 1870⁶⁰². Non seulement, les premiers signes du relèvement péninsulaire ne pouvaient préoccuper la Marine, mobilisée dans la défense de la patrie, mais ces efforts ont longtemps paru semblé très vains.

La principale faiblesse que soulignent les marins français, est l'absence de cohésion du commandement constitué, après 1860, d'éléments régionaux singuliers, qu'opposent leurs intérêts politiques, leurs traditions comme leur campanilisme. Le fort patriotisme italien, qui se superpose à cet esprit de clocher, est souvent perdu de vue. Ainsi la quasi-mutinerie des cadres de la marine napolitaine durant les semaines qui précèdent et suivent le franchissement du détroit de Messine par les Garibaldiens n'est pas comprise des observateurs français qui parlent de démoralisation et de trahison⁶⁰³. Cette explication sommaire traduit chez certains, comme l'amiral Le Barbier de Tinan,

⁵⁹⁸ Mattea Paola Battaglia, « Marins français et italiens en Méditerranée aux premières heures de Guerre Froide : les ambiguïtés d'une 'Union Latine' », dans M. Ostenc (sous la dir. de), *La Marine italienne (...)*, op. cit., p. 219-278.

⁵⁹⁹ Cf. J. de Préneuf, « Du rival méprisé (...) », art. cité, p. 34-37.

⁶⁰⁰ C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...)*, op. cit., p. III.

⁶⁰¹ D. Grange, *L'Italie (...)*, op. cit., vol. 1, p. 366-369.

⁶⁰² R. Chesneau et al., *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*, op. cit., p. 336.

⁶⁰³ P. Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne (...) », art. cit., p. 239-240.

la nostalgie d'un ordre monarchique, et, chez beaucoup, l'incompréhension des idéaux unitaires en Italie méridionale au sein même des élites napolitaines. Alors que ce revers tient aux seules erreurs de Persano, la défaite italienne au large de Lissa en 1866 paraît confirmer les jugements hostiles et dédaigneux⁶⁰⁴. Le manque d'esprit de corps des cadres comme le trop grand nombre des inscrits maritimes mal dégrossis ont préparé la défaite de Lissa, écrit en juillet 1866 le consul de France à Messine⁶⁰⁵. Durant les décennies 1880 et 1890, les divisions régionales au sein du haut commandement reviennent régulièrement sous la plume des attachés navals, dont le propos fait écho aux analyses plus étoffées des attachés militaires en poste à Rome⁶⁰⁶. Ainsi le commandant Jousselin signale-t-il l'ostracisme dont sont victimes les chefs issus de l'ancienne marine napolitaine, particulièrement ceux portant un nom espagnol. Marginalisation tempérée, toutefois, par le patronage royal, le parlementarisme et le clientélisme local⁶⁰⁷. Fin connaisseur des affaires italiennes, Jousselin étend à l'ensemble de la marine royale la tunique de Nessus que représente pour lui cet assemblage de régions si peu faites pour se comprendre et sans cohésion sociale :

« Certaines parties de l'Italie offrent les mêmes éléments sociaux que la France, c'est-à-dire une classe moyenne fournissant des officiers, une classe populaire énergique, affinée ou affuable, fournissant des sous-officiers et gradés. Mais il n'en est pas de même, par exemple, dans l'Italie méridionale, où la classe moyenne est très peu nombreuse et inférieure moralement à son équivalent français, et où la classe populaire est dure à dégrossir, ou atrophiée et abâtardie et peu apte à fournir les intermédiaires du commandement (...). De là, des règlements ingénieux, élaborés avec grand soin et méritant dans leur application, de meilleurs résultats que ceux généralement obtenus dans la pratique⁶⁰⁸ ».

Dépendant largement de leurs correspondants péninsulaires, les SR militaire et naval français reproduisent leurs biais régionalistes, mais sans les questionner. Informateur régulier du chef d'escadron Championnet et dont les lettres sont transmises à la rue Royale, « M n° 3 », un officier supérieur originaire du nord de l'Italie, brocarde régulièrement ses « confrères et camarades de provenance méridionale » dont le goût pour les bâtiments intermédiaires navre ce partisan des grosses unités⁶⁰⁹. Parfois naïf et ouvertement raciste — les officiers méridionaux étant tenus pour les moins compétents —, cet exposé des clivages régionaux de la marine italienne est renforcé par l'insertion de l'Italie dans la Triplice dont les options sont loin de faire consensus au sein de la *Regia Marina*. Le commandant Jousselin oppose ainsi un parti « pacifique », plutôt francophile et napolitain, à une fraction patriote anglophile et germanophile dont les meilleurs éléments sont issus du nord de la péninsule.

⁶⁰⁴ C. Chabaud-Arnault, *Histoire des flottes militaires*, Berger-Levrault, 1889, p. 450-451 ; P. Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, *op. cit.*, p. 434-436 ; Roberto Barazutti, « Lissa, 1866 : les douloureux boulets de la marine italienne », *Guerre et Histoire*, n° 23, p. 60-64.

⁶⁰⁵ SHD-V-M, BB 3-754, Consul de France au ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, 28 juillet 1866.

⁶⁰⁶ H. Heyriès, « L'armée italienne (... » », art. cité, p. 25.

⁶⁰⁷ R. Darbousset, *Les attachés navals (...)*, *op. cit.*, p. 37.

⁶⁰⁸ SHD-V-M, BB 7-25, AN Jousselin à l'EMG 1^{ère} section, 30 janvier 1898.

⁶⁰⁹ SHD-V-M, BB 4-1444, Agent « M n° 3 » au commandant Championnet, 10 avril 1880. Copie à la rue Royale.

2. 1. 2. La marine d'une nation en voie d'industrialisation, exposée aux aléas budgétaires

Quand, au milieu des années 1870, la marine italienne sort du purgatoire budgétaire et moral où l'avait plongé la défaite de Lissa, les experts français, précédés par leurs pairs britanniques, ne manquent pas de sentir la main compétente et ferme des ministres-amiraux Riboty et Saint-Bon⁶¹⁰. Ni les capacités d'innovation des ingénieurs de la *Regia Marina*, que démontrent le *Duilio* et le *Dandolo*, ni la mise sur pied d'un secteur industrialo-naval ne sont ignorées. Durant les deux décennies suivantes, le regard français s'affine. L'artillerie moyenne comme les pièces à tir rapide, les systèmes des signaux, le soin apporté à certains détails dans l'aménagement électrique frappent les officiers invités, le 6 mai 1890, à visiter les navires de l'escadre italienne qui s'arrête dans le port de Toulon⁶¹¹. Deux faiblesses constantes entravent toutefois ces efforts.

En 1878, alors que l'opinion débat des qualités et des défauts du *Duilio*, un correspondant non-identifié du service de renseignement militaire tient la réorganisation des forces militaires et navales pour achevée, mais financièrement insupportable⁶¹². Expliquant en détail en novembre 1894 la hausse de la rente italienne, le commandant Jousset y voit l'effet de la revente des coupons par les porteurs français, mais conclut à l'impasse financière d'un pays mal engagé dans une rude lutte douanière contre la France. Inévitablement, la politique navale péninsulaire, trop ambitieuse, est compromise⁶¹³. En premier lieu, le budget naval italien souffre de variations considérables, les périodes très fastes et les années de vache maigre se suivant avec régularité, ce qui entraîne le vieillissement rapide des unités, qu'il faut refondre en attendant de les remplacer, et limite leurs capacités opérationnelles de flottes tenues pour excellentes une décennie auparavant⁶¹⁴. Ces aléas, dont les difficultés politiques et le mal-développement du pays sont les deux causes majeures, ont d'autres conséquences fâcheuses, également bien perçues telles que le vieillissement du commandement et la démoralisation des générations « sacrifiées » sur l'autel des restrictions.

En second lieu, les capacités logistiques de la *Regia Marina* sont très inférieures aux besoins de ses unités. En prenant le contrôle de toute l'Italie, la Maison de Savoie a conservé les bases navales comme les trois arsenaux méridionaux : Naples-Castellamare et Tarente. Les Piémontais ont également sécurisé et développé la base ligure de La Spezia, sans oublier les points d'appui de la côte tyrrhénienne (Gênes), ligue et toscane (La Spezia et Livourne). Sur l'Adriatique, où l'ancienne base de Venise est abandonnée, le développement d'Ancône entend doter la flotte d'un point de charbonnage et d'une base de réparations. À la fin du siècle, le lancement de la base de La Maddalena complète cette chaîne de ports de guerre et de points d'appui, qui contraste avec la

⁶¹⁰ *Ibidem*, Le même au même, 14 janvier 1879. Copie.

⁶¹¹ SHD-V-M, BB 7-12/13, VA Bergasse du Petit-Thouars au ministre de la Marine, Édouard Barbey, « Envoi de renseignements sur l'escadre italienne. Observations sur l'armement de nos bâtiments », 6 mai 1890.

⁶¹² SHD-V-M, BB 4-1444, Correspondant anonyme (signature biffée) (Menton) au Chef d'escadron Championnet, EMG, 24 décembre 1878. Copie.

⁶¹³ SHD-V-M, BB 7-86, LV Jousset au ministre de la Marine, Félix Faure, 20 novembre 1894 ; J. de Préneuf, « Du rival ... » (...), art. cité, p. 48-49.

⁶¹⁴ D. Grange, *L'Italie (...), op. cit.*, vol. 1, p. 366-369.

concentration des moyens logistiques britanniques, français, mais également austro-hongrois. Outre les importants problèmes que pose leur défense, ce qui expose la marine de l'État à un rôle défensif, les points d'appui péninsulaires sont trop nombreux pour un pays mal-développé, dont le gouvernement peine à doter chacune de ses bases des moyens nécessaires. Inévitablement, l'insuffisance des moyens humains de la marine italienne revient comme un leitmotiv des rapports spécialisés. En 1907, alors que la *Regia Marina* est dans une crise morale inquiétante, les arsenaux italiens comptent 14 615 ouvriers dont un tiers travaillent à La Spezia (contre 18 000 en 1900). Partout ailleurs les effectifs sont insuffisants : 2 858 personnels à Naples ; 1 739 à Castellamare ; 2 613 ouvriers à Venise, à peine plus de 1 500 à Tarente et moins de 150 à la Maddalena⁶¹⁵.

2. 2. Les forces navales de François-Joseph : un adversaire lointain, singulier, mais respecté

L'Autriche tient une place secondaire dans l'imaginaire des marins français de l'État ce que révèle l'absence du moindre ethnotype proprement naval, alors que la figure compassée et quelque peu ridicule du soldat autrichien hante les imaginaires militaires nationaux jusqu'à la fin du second empire. Comment s'en étonner ? Disposant d'unités de second ordre avant 1840, intervenant surtout dans les eaux de l'Adriatique et du Levant, la marine autrichienne n'a jamais combattu la Royale et n'en est pas une partenaire régulière. La seule opportunité de mieux connaître la marine des Habsbourg est perdue à la fin de 1840. Les forces de l'amiral Lalande se sont alors retirées des eaux syro-libanaises où les Anglo-ottomans, épaulés par une division autrichienne, attaquent les positions côtières égyptiennes. Durant la guerre de Crimée, les marins de l'amiral Hamelin voient souvent les paquebots autrichiens au Levant où Vienne maintient une petite division navale. Les rencontres sont rares et ne donnent pas lieu à de longs développements. Tout au plus, le comte Bouët-Willaumez compare-t-il à la fin de la guerre de Crimée la rapidité des manoeuvres menées à bord des navires français, anglais et autrichiens⁶¹⁶. Ultérieurement, les rencontres en mer en Méditerranée et outre-mer sont rares et ne présentent aucun relief particulier. Si la marine austro-hongroise participe aux affaires de Crète en 1897-1898 et prend sa place au sein des forces européennes chargées de ramener l'ordre dans l'île, l'empire Habsbourg se retire assez vite de cette affaire. Les contacts ont donc été réduits à de brèves conversations d'état-major. Cet éloignement a pour conséquence une image somme toute floue et de l'Autriche et de ses forces maritimes au moins jusqu'en 1866.

Durant le Printemps des Peuples, la résistance vénitienne impressionne certes favorablement les stationnaires français, et alimente une veine austrophobe dans les correspondances navales. On retrouve également, sous la plume des commandants déployés au Levant au milieu du siècle, une certaine animosité envers les Habsbourg. Liée la défense du catholicisme et des missions catholiques, cette hostilité est toutefois exprimée avec une certaine modération. Durant les combats menés contre Venise en 1848-1849, l'armée et la marine autrichiennes font preuve de retenue dans le traitement de leurs prisonniers et manifestent de la courtoisie envers les stationnaires français dont personne n'ignore pourtant les sentiments italophiles. Si la compétition religieuse au Levant

⁶¹⁵ SHD-T-M, 2 A²-40, EMG 1^{ère} section, Bulletin annuel de 1907.

⁶¹⁶ SHD-V-M, MS 146-3, Comte Bouët-Willaumez, Commandant la station du Levant, 7 mai 1856.

entre les deux États mène à quelques incidents protocolaires, cette modération est maintenue sous le Second empire. Transportés à Toulon sur deux navires, les 25 juin et 10 juillet 1859, 465 sous-officiers et soldats impériaux blessés, sont soignés durant plusieurs semaines à l'hôpital de Saint-Mandrier. Ce contact direct ébranle les clichés convenus sur le militaire autrichien brave, mais borné et dressé à la « schlague » par des culottes de peau à longues moustaches. La bonne humeur, la piété et l'honnêteté des Impériaux impressionnent les médecins de marine, leurs aides comme le personnel religieux hospitalier qui le font savoir autour d'eux⁶¹⁷. Mais il ne s'agit là pas de rencontres navales à proprement parler, la Royale s'en tenant en 1859 à un rôle logistique. Les traits de la marine des Habsbourg se précisent soudainement en 1866. Lors de la bataille de Lissa, l'énergie de l'amiral Wilhelm Von Tegethoff (1827-1871), la loyauté de ses officiers, la discipline de ses équipages comme leur bonne tenue au feu, illustrent parfaitement ce que toutes les marines occidentales tiennent pour leur *ethos* militaire. Lissa confirme également la valeur de populations maritimes croates, dont l'amiral Jurien de La Gravière avait fait l'éloge en 1858, bien que l'escadre Tegethoff ait comporté une forte et loyale minorité de marins vénitiens et italophones⁶¹⁸. Cet éclairage ne dure pas. Disposant de faibles moyens et réduite à un rôle défensif, la marine « impériale-royale » (1867-1889) puis « impériale et royale » (1889-1918) reste ultérieurement enveloppée d'un certain mystère⁶¹⁹.

Sans représentant à Vienne avant 1909, quand est constitué un poste d'attaché naval non résident, la Marine dépend des informations que lui transmettent les attachés militaires autorisés à se rendre dans les bases navales ainsi que les officiers missionnés pour la livraison des torpilles sous-marines, que la Marine achète, avant 1912, à la firme Whitehead de Fiume⁶²⁰. Les « lettres des commandants à la mer » apportent quelques éléments matériels concrets, mais rien d'inédit sur les matériels, rarement innovants par ailleurs⁶²¹. À ces données s'ajoute ce que les services du contre-espionnage rapportent de l'interrogatoire des petits gradés et des matelots déserteurs⁶²². Bien peu de choses en définitive. Si l'étroite surveillance policière et militaire, toujours courtoise, gêne le tableau des défenses portuaires et côtières et ne permet pas aisément de répondre aux questions de

⁶¹⁷ SHD-V-M, 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 », 31 décembre 1859.

⁶¹⁸ VA Jurien de La Gravière, « Les missions extérieures (...) », art. cité, p. 593.

⁶¹⁹ A. J. P. Marder, *Anatomy (...)*, op. cit., p. 151.

⁶²⁰ SHD-V-M, BB 4-2469, Pochette « Mission à Fiume » (1882-1913) ; Nabil Erouihane, « Un enjeu géostratégique : l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940 », *Cahiers balkaniques*, 45, 2018. Consultation de l'édition numérique du texte sur URL : <http://journals.openedition.org/ceb/10740> ; DOI : 10.4000/ceb.10740.

⁶²¹ SHD-V-M, BB 4-1396, LV « chargé des bâtiments étrangers » au commandant de la station du Levant, Septembre 1875.

⁶²² SHD-V-M, BB 7-30, Adjudant commandant la brigade de gendarmerie, Nice, « Déserteurs étrangers. interrogatoire du nommé Bagyi, Joseph, sujet autrichien, déserteur de la Marine autrichienne à Pola », 17 juillet 1892 ; *ibidem*, CF Lafon, « Déserteurs étrangers. Interrogatoire du nommé Bagyi Joseph, sujet autrichien déserteur de la marine autrichienne, à Pola », 23 juillet 1892. La transcription des deux interrogatoires, accompagnée de croquis, est communiquée au commandant en chef du 15^{ème} CA qui en transmet une copie à la préfecture maritime de Toulon. La préfecture prévient Paris en transmettant les pièces, le 4 août 1892.

l'EMG, les pratiques, les valeurs, les traits marquants de la marine de François-Joseph sont assez bien connus, particulièrement entre 1880 et 1914. À Fiume, comme dans les autres ports de guerre, comme à Vienne, les officiers supérieurs et subalternes sont en effet d'une extrême courtoisie avec leurs interlocuteurs français. Tout en évitant les — nombreux — sujets sensibles, ces hommes parlent sans restriction de leur formation. Les centres de formation comme les navires-écoles des jeunes officiers sont d'un accès aisé pour un officier étranger bien introduit. À l'époque de la Triplice, plusieurs traits assez marqués émergent de ces contacts entre officiers austro-hongrois et français. L'outil naval austro-hongrois apparaît comme une force disciplinée et savante qui, entravé par une stratégie toute défensive et des moyens budgétaires modestes, parvient après 1905 et surtout après 1909 à s'engager dans une ambitieuse politique de construction navale⁶²³. Comprenant bien les enjeux régionaux de cette politique, surtout balkaniques et levantins, les observateurs français, au premier rang desquels le commandant Lahalle et l'AN, le commandant Faramond de la Fajole, s'efforcent de mesurer le rôle, tantôt négatif, parfois très positif du nationalisme magyar sur les affaires navales. Dans cet empire multinational, que certains traits sociaux et régionaux rapprochent des empires russe et turc, la diversité linguistique et nationale semble aux marins français un handicap modéré, dont les effets les plus dangereux sont bien maîtrisés par une marine bien commandée et dont le remarquable esprit de corps, ouvertement admiré, répond très bien à l'éthique militaire du temps.

2. 2. 1. Avant 1905 : une marine régionale secondaire et pauvre, mais digne de respect

A l'instar des forces navales italo-ottomanes, la marine autrichienne souffre des maux propres aux marines régionales secondaires. Comme cette force est taillée pour une stratégie défensive dans les eaux de l'Adriatique, une part notable des unités est conçue pour la défense mobile dans le nord de l'Adriatique. Garde-côtes à faible tirant d'eau, torpilleurs, contre-torpilleurs forment naturellement le gros des forces navales défensives. Les unités des divisions et de l'escadre « offensives » — particulièrement les grands cuirassés *dreadnought* lancés au début de la décennie 1900, sont également bâtis pour le théâtre méditerranéen où se fait l'essentiel des entraînements soit dans l'Adriatique soit en mer Égée⁶²⁴. Par la force des choses, la marine de François-Joseph a les jambes un peu courtes. Avant le début du siècle, le nombre restreint de ses unités hauturières interdit la constitution de grosses divisions ultra-marines, d'autant moins nécessaires que l'Autriche puis l'Autriche-Hongrie n'ont pas d'empire colonial⁶²⁵. Les évolutions en dehors de la Méditerranée sont donc rares, mobilisant ainsi en 1910 moins d'un millier d'hommes, soit le dixième des marins servant à la mer. Cette expérience nautique limitée des théâtres lointains est toutefois supérieure aux connaissances pratiques des officiers supérieurs italiens, sans parler de leurs pairs grecs, bulgares et turcs.

⁶²³ P. Cabanes, *Histoire de l'Adriatique*, op. cit., p. 463.

⁶²⁴ *Flottes de combat*, 1914, p. 181-185

⁶²⁵ SHD-V-M, BB 7-30, EMG, 1^{ère} section, « Marine autrichienne (d'après les renseignements parvenus jusqu'en mai 1888) », 1^{er} juin 1888.

a. Quelques échappées belles loin des eaux de l'Adriatique

Les liens dynastiques anciens et renouvelés avec l'Espagne, la défense des intérêts marchands et catholiques en Asie orientale, le soutien aux missions savantes — au Brésil comme au pôle Nord — sont autant de raisons de promouvoir des croisières lointaines, des missions d'exploration et de circumnavigation⁶²⁶. À la fin du siècle, une station est maintenue en Extrême-Orient pour assumer les missions d'ingérence humanitaire que l'Europe assume collectivement. Une fois maîtresse de la concession d'un faubourg de Tianjin (Tientsin) en 1900, l'empire austro-hongrois en confie initialement la police à ses forces navales⁶²⁷. Malgré la victoire prussienne de 1866 qui met fin au bref partenariat anti-danois de 1864, la marine autrichienne n'est pas enfin totalement chassée des eaux du nord de l'Europe⁶²⁸. Établie dans les ports d'Elbing et de Dantzig, la firme prussienne Schichau fournit à la marine austro-hongroise la plupart de ses torpilleurs. Ce sont, bien sûr, des équipages venus de Pola ou de Fiume qui ramènent ces unités dans l'Adriatique. L'avance industrielle de la Prusse et l'hégémonie navale britannique encouragent en outre plusieurs officiers à visiter les chantiers navals de ces pays. Jeune officier, l'amiral Horthy se rend ainsi en mission technique dans la Baltique en 1896, avant de prendre livraison de torpilleurs anglais en 1898. Ce périple lui donne par ailleurs l'occasion de visiter les capitales anglaise, belge et allemande, d'arpenter les hauts lieux de la Rhénanie et de faire escale à Lisbonne comme à Gibraltar⁶²⁹. Cette connaissance limitée, mais réelle, des eaux nord-européennes et lointaines n'échappe pas totalement aux observateurs français les plus attentifs. Visitant Pola en août 1899, le capitaine Laguiche, attaché militaire à Vienne, s'entretient avec les officiers du *Maria-Theresa*, un croiseur revenu de Cuba, et rapporte les propos américanophobes de ces derniers.

b. Un budget étique avant le début du siècle, mais une marine très militaire et très soudée

Branche secondaire des forces armées, sans ministère propre, la marine « impériale et royale » souffre après Lissa d'un budget modeste qui impose le lent renouvellement des unités, heureusement entretenues avec soin. Cette situation dure plus de trois décennies. « La situation est cependant loin d'être brillante », écrit le capitaine Laguiche en 1899, « car, s'il y a trois cuirassés à tourelles, trois croiseurs torpilleurs et quatre torpilleurs de haute mer postérieurs à 1890, tout le reste de la flotte est déjà ancien et remonte en partie, même pour les cuirassés, à 1872⁶³⁰ ». Des

⁶²⁶ L. Sondhaus, *The Habsburg (...)*, *op. cit.*, p. 49 ; C. Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 44-45; 47-51 ; *eadem*, « De Tegethoff à Horthy. les représentations de la Marine austro-hongroise (...) », art. cité, p. 156, 161-162, 167 ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Expédition_scientifique_autrichienne_au_Brésil.

⁶²⁷ Mathieu Gotteland, « L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie en Chine, 1895-1918 », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, 48-1, 2016. Consultation de la version numérique : <http://journals.openedition.org/allemande/337>.

⁶²⁸ A.J.P. Marder, *Anatomy (...)*, *op. cit.*, p. 150-151.

⁶²⁹ C. Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 51.

⁶³⁰ SHD-V-M, BB 7-30, AM Capitaine de Laguiche au ministre de la Guerre, Général Gaston de Galliffet, « Voyage à Pola », 9 août 1899. Copie au Ministère de la Marine.

remarques fort proches ponctuaient un rapport transmis dix années auparavant⁶³¹. L'avancement des officiers supérieurs, assuré strictement à l'ancienneté, offre l'avantage d'interdire les préférences nationales et limite le clientélisme. Revers de la médaille, les promotions sont inévitablement lentes, avec les conséquences bien connues de vieillissement et de contraction du haut-commandement. Quelque peu dissimulés par la modestie de leurs moyens budgétaires, les atouts de la marine impériale et royale n'en sont pas moins bien compris des rares marins et soldats français missionnés en Autriche-Hongrie.

La première qualité des Autrichiens est leur efficacité militaire. Visitant en 1899 la base navale de Pola, l'AM à Vienne, le capitaine Pierre de Laguiche, souligne l'excellence de l'école d'artillerie, où l'enseignement théorique et pratique est soigné. Si la puissance navale austro-hongroise lui paraît, à juste titre, bien modeste, son rapport souligne le zèle des personnels, le bon sens des aménagements, l'atmosphère très militaire enfin qui enveloppe la base⁶³². La seconde vertu de la marine impériale et royale tient à l'esprit de corps des officiers et des personnels. Cette homogénéité est, pour partie, le résultat d'une politique de cloisonnement, voulue par l'administration militaire, appréhendant les effets délétères des discussions politiques sur une société dont les membres viennent de toutes les parties de l'Empire et qui, tous, ont des idées tranchées sur le Compromis de 1867 et son éventuelle évolution. Témoin attentif de cette consigne, voulue et respectée par tous, le CF Lahalle en souligne en 1905 les conséquences bénéfiques : la vie sociale est brillante ; les marins manifestent un amour sincère de leur métier et se passionnent pour les branches techniques les plus ardues. Leur loyauté dynastique semble enfin à toute épreuve : « Dans cette agglomération de peuples qu'est l'Autriche-Hongrie, les Officiers de marine sont de races différentes (...). Malgré la haine qui existe entre les diverses races de l'Empire, les officiers vivent dans la plus grande camaraderie, ne parlant jamais politique entre eux⁶³³ ». Malgré la perception extrême — et peut-être exagérée — du fait national, les bénéfices militaires de cette prudence et de cette tradition de mutisme se sont pas niables. À la différence de la marine italienne, dont bien des chefs sont avant tout des hommes politiques intégrés à un réseau complexe de clientélisme régional et partisan, la marine autrichienne demeure un corps d'esprit très militaire, et dont les chefs — l'archiduc Maximilien, le réorganisateur de la Marine après 1849, les amiraux Tegethoff, Montecuccolli et Haus — sont estimés pour leur dévouement. Plus que tout, la *K.u.K. Marine* est une Arme, secondaire sans doute, mais dotée de tout ce qui en fait une arme authentique et pas seulement une force : traditions, cohésion et discipline. L'esprit de corps des officiers, qui est l'Alpha et l'Oméga de l'éthique navale au XIX^e siècle, frappe le CF Fauque de Jonquières, président de la commission de recette des torpilles, en mission à Fiume. Comparant les systèmes austro-hongrois et français, ce dernier apprécie le recrutement par cooptation des officiers, les

⁶³¹ *Ibidem*, EMG, 1^{re} section, « Marine autrichienne (d'après les renseignements parvenus jusqu'en mai 1888) », 1^{er} juin 1888.

⁶³² SHD-V-M, BB 7-30, AM Capitaine de Laguiche au ministre de la Guerre, Général Gaston de Galliffet, « Voyage à Pola », 9 août 1899. Copie au Ministère de la Marine.

⁶³³ *Ibidem*, CF Lahalle, chef de la Mission à Fiume, au ministre de la Marine, Gaston Thomson, 15 avril 1905. Une des sources les plus connues sur la marine de François-Joseph qui mériterait d'être croisée avec le fonds BB 4-2469 « Mission à Fiume ».

enfants de fonctionnaires, de soldats et de marins étant prioritairement choisis. Les origines nobiliaires de la plupart des officiers, les traditions de camaraderie et les principes d'économie inculqués dans les écoles navales et militaires contribuent, conclue-t-il, à forger une élite soudée. Si le propos, ouvertement conservateur, fait sans doute allusion à la récente affaire des Fiches (1900-1904), l'admiration ne se limite pas à la supériorité socio-politique du modèle autrichien. L'enseignement des langues régionales le plus souvent parlées sur le gaillard d'avant et dans la salle des machines — le serbo-croate, l'italien et le dialecte italien de Fiume— développe les talents linguistiques des officiers. Parlant tous obligatoirement le *hochdeutsch*, mais qui n'est pas officiellement la langue de commandement, ces derniers apprennent également le français et l'anglais⁶³⁴. Sans que son enseignement soit obligatoire, hormis pour les magyarophones, le hongrois, enfin, est parlé par une partie des cadres provenant de la Transleithanie. Pour les autres éléments du syllabus naval, — les mathématiques, la mécanique, l'Histoire —, l'enseignement ne présente en revanche aucune différence majeure avec ce qui a cours sur le *Borda*.

2. 2. 2. De solides bases manufacturières pour gagner la course aux armements avec l'Italie (1909-1913)

Forte de ces solides bases institutionnelles, la marine des Habsbourg se lance dans une course aux armements contre l'Italie et dispose enfin à la veille de la guerre d'une maîtrise maritime régionale. Longtemps contrariée par un budget de survie et sa trop grande dépendance technologique, la *K.u.K Marine* parvient en une vingtaine d'années à surmonter ces obstacles, non sans mal, et non sans susciter la vive admiration des observateurs français pour l'intelligence de l'entreprise et l'heureux dénouement des embarras politiques et des complications nationales.

a. L'essor des ports autrichiens et hongrois : entre rivalité et complémentarité

En 1909, tant à Pola qu'à Fiume, les moyens de construction et de réparation sont encore ceux d'une puissance maritime de second rang. Outre deux bassins de radoub, Pola compte deux grands docks flottants — 25 000 et 15 000 t— ainsi qu'un petit dock flottant de 1 000 tonnes pour les flottilles. De bien moindre importance, les chantiers du *Danubius* de Fiume— où travaillent moins de 500 ouvriers — disposent de quelques structures d'accueil dont un dock flottant de 3 500 tonnes⁶³⁵. Trieste, en revanche, dispose d'un arsenal de première catégorie, le *Stabilimento Tecnico Triestino*, et des ressources du chantier de Llyod, capable de construire de grands bâtiments de commerce. Fondé au milieu du XIX^e siècle, le *Stabilimento* a connu une lente croissance avec l'aide de l'État, ce qui permit de doter l'arsenal de San Rocco d'une chaudronnerie, d'une fonderie et d'un atelier spécial pour les plaques de blindage et la pose des tourelles. Dédié aux grands chantiers maritimes de l'Autriche-Hongrie, un rapport de mars 1911 signale les progrès des établissements

⁶³⁴ SHD-V-M, BB 7-81, CF Fauque de Jonquières, « Note sur l'Académie de Marine de l'empire austro-hongrois », 28 décembre 1906.

⁶³⁵ SHD-V-M, BB7-92, Commandant Faramond de la Fajole (AN Berlin-Vienne) au ministre de la Marine, T. Delcassé, « La Marine austro-hongroise pendant l'année 1910 », 15 mars 1911.

Danubius, désormais capables de mener à bien la construction des cuirassés de toutes les dimensions. Le même document signale l'émergence du *Cantiere Navale Triestino* de Monfalcone, lancé en 1906 par deux Croates italianisés, les frères Cosulich, qui s'étaient affranchis de la tutelle du Lloyd autrichien en lançant leur propre chantier naval⁶³⁶. Parallèlement, le *Stabilimento* s'étoffe avec l'acquisition du chantier San Marco, alors à l'abandon, et par l'achat de matériels nouveaux. Tandis que les chantiers de San Rocco passent exclusivement à la construction de navires marchands après 1897, San Marco est voué à la marine de guerre. Si l'équipement semble encore modeste, la situation financière excellente — un dividende de 17 % payé en 1911 aux actionnaires — donne les moyens de presser le pas en cas d'urgence.

Outre ces établissements et ces chantiers portuaires, la Marine dispose de l'appui des centres industriels de l'arrière pays qui, dynamisés par l'essor agro-industriel de l'Empire et l'ouverture de nouveaux marchés, ont également bénéficié des vingt années de prospérité précédant le conflit mondial.

b. Le bénéfice d'un tissu industriel côtier et continental, dynamisé par deux décennies de prospérité

Longtemps dépendante des industries britanniques, la marine des Habsbourg s'émancipe peu à peu de cette tutelle en profitant de l'industrialisation de la Cisleithanie. Brossant en 1899 à grands traits les programmes d'armement passés et présents, le capitaine Laguiche note le rôle des usines de Skoda et de Pilsen qui fournissent à la base de Pola, qui est alors un site de montage et d'assemblage, des chaudières, des machines et des pièces légères et moyennes⁶³⁷. Une décennie plus tard, la marine impériale et royale achète à Prague une partie de ses chaudières de type Yarrow et de ses turbines, et passe également commande à Linz, sur le Danube, une ville d'industrie textile où *Stabilimento* établit une usine de moteurs diesel. L'industrialisation émergente de la Transleithanie sert, dans une moindre mesure, les besoins de la Marine. Budapest — à l'instar de Graz en Styrie — lui fournit des moteurs et des turbines. À ces moyens industriels de qualité inégale, mais bénéficiant d'un solide réseau de communications ferroviaires et fluviales, s'ajoutent bien sûr ceux de l'allié allemand. Ce sont les chantiers *Germania* qui fournissent deux des premiers sous-marins opérationnels dont la marine austro-hongroise fait l'acquisition. Avec le lancement du chantier *Danubius* à Fiume, les travaux portuaires, exigeant de gros ouvrages en béton, sont confiés à la firme allemande *Neuchloss*. Longtemps hypnotisés par leur rival italien, les marins français prennent la mesure du tissu portuaire et manufacturier austro-hongrois après 1905 et surtout après 1910.

⁶³⁶ SHD-V-M, BB 7-92, Le même au ministre de la Marine, 8 avril 1912. Rapport déposé dans la Pochette « Marine austro-hongroise. Matériels de toute sorte. Arsenaux. Chantiers privés. Industrie (1910-1914) » ; P. Cabanes (dir.), *Histoire de l'Adriatique*, op. cit., p. 437-442, 451-457 ; Gilbert Bosetti, *Trieste. Port des Habsbourg 1719-1915. De l'intégration des immigrés à la désintégration du creuset*, Grenoble, UGA éditions, 2017, p. 106-107.

⁶³⁷ SHD-V-M, BB 7-30, AM Capitaine de Laguiche au ministre de la Guerre, « Voyage à Pola », 9 août 1899. Copie au Ministère de la Marine.

Suivant la voie ouverte par la France puis l'Italie, l'Autriche-Hongrie s'avère désormais en mesure d'assimiler en quelques années les technologies navales pionnières que sont au tournant du siècle la propulsion sous-marine et la chauffe au pétrole. Décrites dans les rapports des AN, les étapes de cette adaptation montrent un cheminement sans faute qui prouve le sérieux des essais et des procédures de contrôle. Désireux de passer au pétrole, l'amiral Montecucolli ordonne ainsi des expériences sur de petites unités, puis fait acheter un navire citerne britannique, alors en possession d'une compagnie hongroise. Parallèlement, la filière manufacturière « nationale » est assurée par le lancement d'une fabrique de machines diesel dans le Tyrol dont la maîtrise d'oeuvre est confiée aux chantiers *Stabilimento Tecnico*. Tout en domestiquant cette filière, la marine impériale et royale n'envisage pas de saut énergétique, la question de la dépendance pétrolière étant un facteur restrictif avoué. L'introduction de l'arme sous-marine à la fin de la décennie 1900 illustre également la combinaison vertueuse d'une administration compétente et d'une indépendance technique grandissante. Ayant obtenu la commande de plusieurs unités étrangères — deux types *Lake*, deux unités *Germania* et deux sous-marins du type *Holland* —, les ingénieurs austro-hongrois en suivent en partie l'assemblage. Les sous-marins *Lake* et *Holland* sont, en effet, respectivement construits à Pola et à Fiume. Placés sous la seule autorité du préfet maritime à Pola, ces sous-marins sont soumis à divers essais qui permettent de retenir comme bien supérieures aux quatre autres les unités allemandes fournies par Kiel et dont les qualités sont signalées à l'AN français⁶³⁸. Autant d'exemples de progrès rapides, mais sans avoir sacrifié l'accumulation des savoirs et des outillages indispensables.

Ces mêmes qualités organisationnelles sont mobilisées dans la refonte de la flotte surfacière de haute mer. Envisageant les chances de réussite des projets de *dreadnought* que Vienne lance au tout début de 1910, l'attaché naval français ne doute donc pas de leur achèvement au prix d'aménagements supplémentaires tant à Pola qu'à Fiume. Prévision justifiée, deux années plus tard. La construction des ateliers spécialisés comme le creusement des cales de construction, sur un site rocheux difficile, sont alors assez avancés pour ne plus douter du lancement des cuirassés commandés pour la marine impériale et royale. Alors même que le plus grand désordre semble régner à Fiume, où le chantier *Danubius* est le plus grand complexe portuaire de l'empire, les machines et les chaudières et les turbines fournies par les firmes hongroises permettent de gagner un temps précieux pour l'armement des croiseurs et des cuirassés.

2. 2. 3. Tensions et loyautés nationales dans l'empire austro-hongrois

Un empire multinational peut-il avoir une marine solide ? En considérant les empires russe et turc, les marins français ont généralement répondu par la négative, jugeant les tensions et les suspicions nationales et confessionnelles trop grandes pour être surmontées par la loyauté dynastique ou la discipline navale. Concernant l'empire de François-Joseph, les avis sont bien plus nuancés. Les tropismes régionaux frappent bien sûr tous les marins britanniques et français⁶³⁹. Les

⁶³⁸ SHD-V-M, BB 7-92, AN Berlin-Vienne, « Renseignements sur les sous-marins autrichiens », 25 décembre 1910.

⁶³⁹ A. Otway, *Life (...)*, *op. cit.*, p. 337 ; A.J. P. Marder, *Anatomy (...)*, *op. cit.*, p. 152 ; C. Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 40.

peuples « maritimes » de l'Empire que sont les Croates — appelés Dalmates — et les Italiens de Fiume représentent le tiers des personnels de la marine impériale, mais le gros des matelots et des petits gradés⁶⁴⁰. À l'instar des autres pays européens, la mécanisation et la motorisation des forces navales permettent d'attirer des spécialistes venus de l'intérieur, mais également des hommes jusque là voués à devenir soldats. Les Tchèques, comme les Autrichiens dont les effectifs étaient anecdotiques en 1850, représentent, un demi-siècle plus tard, une fraction visible des personnels de la machine. Les représentations nationales sont également tranchées dans les rangs des officiers où le statut social, la fortune familiale, l'instruction privilégient certains groupes nationaux. Les Polonais, que la Maison de Habsbourg a traités généreusement depuis le traité de Vienne, les Allemands, qui sont l'élément numériquement dominant, mais également les Tchèques peuplent les états-majors. Pour diverses raisons, les familles magyares nobles et instruites, qui auraient pu aisément s'insérer au sommet de l'appareil de commandement, se désintéressent initialement du service naval⁶⁴¹. Inévitablement, les navires de guerre austro-hongrois tiennent de la Babel flottante. Cette difficulté est toutefois surmontée par la surreprésentation d'une nation pour certains postes décisifs — la chauffe, les machines — , l'usage quotidien d'une *lingua franca* — l'italien de Fiume — et d'une langue de commandement, l'allemand. La fréquente biglossie des habitants des ports de l'Adriatique et des villes de l'empire comme l'effort d'apprentissage linguistique des officiers évitent enfin au quotidien de menues incompréhensions.

Lourde de conséquences et d'enjeux, la division de l'empire de 1867 en deux entités liées, mais également souveraines, revient ponctuellement dans les analyses navales et militaires. L'égoïsme hongrois, c'est-à-dire le désir de contribuer au développement des intérêts propres du royaume, est décrit comme une source de retards et de négociations difficiles. Ainsi en 1891, le sauvetage de la compagnie Llyod ne peut se faire sans passer par la sortie négociée des Hongrois qui cessent de participer à la subvention annuelle payée à la compagnie. Si la charge financière est plus lourde à supporter à Vienne, la contrepartie positive du retrait hongrois est de pouvoir désormais traiter directement entre Vienne et Fiume. Attaché à Vienne, le colonel Louis de Torcy (1844-1918) ne perd pas de vue les embarras créés par le retrait hongrois qui prive Llyod d'une manne financière de 400 000 florins, mais il ne doute pas une seconde du relèvement de cette compagnie, voulu par les parlementaires autrichiens et les cadres de la marine impériale et royale⁶⁴². De son côté, le royaume de Hongrie peut se consacrer, avec de moindres ressources, au développement de sa propre compagnie de navigation, *Adria*, dont les navires sont surtout construits pour le transport céréalier.

Observant avec une certaine admiration le relèvement de la marine des Habsbourg à la fin de la décennie 1900, les observateurs français ne manquent pas de noter les polémiques entourant les sites de construction des *dreadnoughts*. Disposant d'infrastructures portuaires anciennes à Trieste, la marine impériale et royale annonce le lancement de trois unités prévues dans cette base, le 4^{ème} cuirassé prévu devant être armé et lancé à Pola, siège de l'École navale. Ce choix, dicté par l'existence à Trieste de deux grandes cales et d'une troisième à Pola, rencontre l'opposition

⁶⁴⁰ A. J. P. Marder, *Anatomy (...)*, *op. cit.*, p. 152 ; C. Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 39.

⁶⁴¹ C. Horel, *L'amiral Horthy (...)*, *op. cit.*, p. 40-41.

⁶⁴² SHD-V-M, BB 7-30, Copie d'un rapport de M. le colonel de Torcy. Attaché militaire à l'ambassade de France à Vienne, « État des relations du gouvernement austro-hongrois avec les c^{ies} de navigation 'Llyod' et 'Adria' », 15 février 1891.

hongroise furieuse de voir le projet être mené en Cisléithanie. Le financement du grand programme de construction défendu par l'amiral de Montecuccolli et l'archiduc François-Ferdinand bute devant les exigences industrielles et budgétaires des Délégations de Budapest qui demandent la construction à Fiume de l'un des deux cuirassés de type *dreadnought* que le gouvernement désire mettre en chantier. Rapportant les propos des délégués hongrois, l'AN Faramond de la Fajole les résume en ces termes : « Nous soldons 36,4 % des dépenses de la Marine (...) il est donc juste que 36,4 % des commandes soient donnés à l'industrie hongroise. Puisque vous estimez à 300 000 000 K. le prix des nouveaux navires à construire, notre délégation ne votera les crédits demandés que si nous avons l'assurance que 106 000 000 K. seront dépensées en Hongrie et que les chantiers du *Danubius* à Fiume recevront la commande d'un des gros cuirassés ». Croyant à tort que les deux parties iront à un compromis, l'observateur français ne cache pas l'indignation que lui inspire cette pratique d'obstruction nationale. Las ! Il fallut en passer par les fourches magyares et céder aux Hongrois une part conséquente des commandes, non sans accepter les retards et les embarras techniques d'un projet trop ambitieux pour un port encore secondaire en 1910.

Couverts par les revers autrichiens des années 1859 et 1866 et la similitude des défaites austro-françaises infligées par un même adversaire, les anciens ressentiments historiques et politiques cèdent la place, les décennies suivantes, à une sincère admiration tant professionnelle que sociale pour un Empire conservateur, mais tolérant, paisiblement clérical, aux ambitions géopolitiques mesurées et dont les réalisations navales sont de si bonne tenue, surtout après 1905, que l'Autriche-Hongrie apparaît bien comme le rival continental le plus sincèrement respecté des experts les mieux informés de la Marine française.

2. 3. 1. Une doctrine du fort au faible du milieu du siècle au milieu des années 1890

Face aux puissances méditerranéennes de la Triplice, la doctrine navale française est initialement de mener une guerre du fort au faible sous toutes ses formes : guerre au commerce, lutte d'escadres, attaques des côtes adverses. Cette doctrine s'appuie sur un instrument, l'escadre d'évolutions, que renforce à la fin du siècle la mise sur pied de l'escadre de réserve. Les origines de cette doctrine offensive sont anciennes et ont été élaborées au milieu du siècle dans le contexte des tensions opposant les nations libérales aux Puissances du Nord du Printemps des Peuples à la guerre d'Italie de 1859. Exposant en 1852 les atouts d'une grande politique navale, le commandant Bouët-Willamez, reprend les arguments exposés une décennie auparavant par le prince de Joinville, quand il avance, très optimiste, les plans d'attaque les plus audacieux :

« En cas de guerre, la marine multiplie les armées ; elle les transporte à de grandes distances ; elle les recrute et les approvisionne ; elle permet d'attaquer l'ennemi partout où il est vulnérable, et de se retirer devant des forces supérieures, comme l'Angleterre a pu le faire dans la guerre de la Péninsule. Que la guerre éclate avec la Russie, et, à l'aide de notre flotte, nous pouvons ruiner son commerce dans la Mer-Noire, y dévaster ses côtes, et, par la Baltique et la Néva, pénétrer même jusqu'à Saint-Pétersbourg. Si c'est à

l'Autriche que nous avons affaire, nous pouvons conquérir l'Italie sans avoir besoin de franchir les Alpes, débarquer une armée à Trieste et marcher sur Vienne ⁶⁴³ ».

La généralisation de la propulsion à vapeur, le blindage des unités dédiées à la guerre de côtes puis des unités de ligne, l'augmentation de la portée des pièces renforcent le crédit de ces lignes. Comme le présentait cet article, l'Autriche est ainsi en 1859 la cible d'une stratégie d'attrition qui, sans aller jusqu'à son terme, permet à la France de préparer l'assaut de Venise. Ni l'échec des plans de frappes amphibies sur les côtes allemandes ni la mise au point des premières mines sous-marines à détonation électriques fiables n'annulent la foi navale dans la victoire offensive contre l'Autriche et l'Italie. « Le but de toute armée navale », écrit en 1871 un officier de marine au lendemain de l'échec naval contre la Prusse et la confédération germanique du Nord, est « de dominer sur mer, de bloquer et détruire les ports militaires et les établissements coloniaux de l'ennemi⁶⁴⁴ ». Malgré la cure d'austérité que subit la Royale et le relèvement de la *Regia Marina*, l'espérance de frapper durement l'Italie ne sombre pas, tant la Royale conserve une large suprématie numérique et technique sur ses rivales péninsulaire et autrichienne. Espérance et nécessité se confondent à dire vrai quand la Triplice est constituée puis renforcée.

a. Forcer l'Italie à engager sa flotte et pilonner ses côtes : les grandes lignes stratégiques des années 1880

Assignant aux forces du Ponant une mission initiale de couverture des eaux de la Manche et d'attaques limitées, la rue Royale renforce les moyens de l'escadre d'évolutions, dotée au milieu des années 1880, d'une force de réserve qui est effectivement constituée au début de la décennie suivante. L'objectif, bien répété après 1887, est d'écraser l'escadre italienne, d'infliger les dommages matériels les plus grands aux communications côtières péninsulaires, avant de concentrer tous les moyens dans la Manche puis d'écraser les forces allemandes⁶⁴⁵. La désorganisation de l'adversaire italien, qui ne pourra librement agir sur les frontières de la France et ainsi concourir aux plans de son patron allemand, apparaît comme le meilleur service à rendre aux forces militaires. La défense de Bizerte et de la Corse sont en revanche deux objectifs secondaires. Toute cette préparation est fondée sur l'espoir pour ne pas dire la certitude d'une sortie des forces italiennes dont la destruction est jugée certaine⁶⁴⁶. Associé alors à cette ambition, l'anéantissement des bases navales italiennes est au coeur des premiers plans de guerre français dont les principales cibles sont La Spezia, Naples et Tarente. Au commencement de la décennie 1880, la défense de ces bases est encore notoirement insuffisante et ne permet pas d'interdire un bombardement conduit depuis des zones côtières encore mal battues par les pièces de côtes. Sur ce point, les rapports

⁶⁴³ Commandant Bouët-Willaumez, « La flotte française (...) », art. cité, p. 88.

⁶⁴⁴ Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *Revue des Deux Mondes*, Mars 1871, p. 543.

⁶⁴⁵ SHD-V-M, 190 GG 2-35, Pochette « Triple Alliance », Ministre de la Marine, Godefroy Cavaignac, au vice-amiral commandant en chef l'escadre de la Méditerranée et du Levant, 25 juin 1892.

⁶⁴⁶ J. de Préneuf, « Du rival méprisé », art. cité, p. 43-44.

comme les analyses des experts et du haut-commandement sont unanimement optimistes, bien que les modalités d'une attaque suscitent quelques réserves. L'escadre demeure le fer de lance d'une stratégie d'attrition côtière soit en conduisant des frappes navales à distance soit en couvrant des raids amphibies confiés à des équipes de spécialistes des armes savantes — « 250-300 sapeurs du génie avec 5 ou 6 officiers⁶⁴⁷ » — équipés d'explosifs nouveaux tels que la mélinite.

Les raids ponctuels, que l'on se propose de conduire dans les premières heures de la guerre, sont enfin confiés à des croiseurs dits de mobilisation. Reprenant les conclusions de reconnaissances poussées, le 2^e Bureau élabore en 1887 un plan détaillé de descentes et de raids dont l'objet est de saboter les ouvrages d'art en employant des cartouches de coton-poudre⁶⁴⁸. Jugée indispensable, la destruction de certains axes ferroviaires côtiers fait l'objet de travaux poussés de reconnaissance et d'une véritable projection planifiée afin d'identifier les cibles, de déterminer la forme des coups de main et leurs difficultés. Des unités spécialisées dans la démolition à l'explosif sont constituées en lien avec l'école centrale de pyrotechnie de la Marine de Toulon. Toute proportion gardée, ces plans d'action font écho aux projets ambitieux caressés alors par les services spécialisés de la Guerre en vue de saboter les ponts, les tunnels et les voies ferrées en Alsace comme en Lorraine annexées⁶⁴⁹. L'objectif répété après 1887 est d'écraser l'escadre italienne, d'infliger les dommages matériels les plus grands aux communications côtières, avant de concentrer tous les moyens dans la Manche puis d'écraser les forces allemandes⁶⁵⁰.

S'agit-il dans ces propos confiants de l'expression du dédain national pour une nation méprisée ? Sans aucun doute, mais la longueur des côtes italiennes, le nombre et l'extension des bases navales, les ondulations budgétaires de la marine péninsulaire sont effectivement la source de faiblesses et d'embarras divers. Le jugement français sur l'exposition des côtes italiennes à la guerre de raids est partagé par les experts italiens et britanniques qui estiment en 1883 tout à fait possible de réduire les ports de guerre de la Péninsule par les feux courbes des bâtiments spécialisés dans la guerre en « eaux brunes » tels que des navires-mortiers ou des *monitors* équipés de canons obusiers. Cette confiance dédaigneuse s'effrite peu à peu les années suivantes, mais perdure jusqu'à l'extrême fin du siècle.

b. Le renforcement des défenses côtières italiennes et l'émergence d'une flotte allemande de haute mer atténuent la stratégie d'attrition (1890-1897 env.)

Lente, mais constante, la modernisation des défenses côtières et portuaires italo-autrichiennes réduit progressivement les objectifs d'une guerre de côtes, mais sans les annuler⁶⁵¹.

⁶⁴⁷ SHD-V-M, BB 4-1452, LV H. Ponty, « Note sur les opérations que pourrait avoir à faire l'escadre d'évolutions au début d'une guerre contre l'Italie », Septembre 1886.

⁶⁴⁸ SHD-V-M, BB 4-1452, EMG, 2^e section, « Note sur l'emploi du matériel de démolition », 31 juillet 1887.

⁶⁴⁹ Gérald Sawicki, « Aux origines lointaines du « Service Action ». Sabotages et opérations spéciales en cas de mobilisation et de guerre 1871-1914 », *Revue historique des armées*, 2012, 3, p. 12-20.

⁶⁵⁰ SHD-V-M, 190 GG 2-35, Pochette Triple Alliance, Ministre de la Marine au vice-amiral commandant en chef l'escadre de la Méditerranée et du Levant, 25 juin 1892.

⁶⁵¹ SHD-V-M, BB 4-1452, LV H. Ponty, « Note sur les opérations que pourrait avoir à faire l'escadre d'évolutions au début d'une guerre avec l'Italie », Septembre 1886.

Durant les grandes manoeuvres de 1889, le succès tactique de la division O'Neill, ayant mené depuis le sud de la Corse une série de raids sur les côtes provençales, a fait grand bruit. Représentant une escadre sortie de la base de La Maddalana, cette croisière semble confirmer la fonction offensive d'une base mal connue⁶⁵². Les opérations amphibies de grande ampleur sont écartées, hormis la capture de points importants tels l'arsenal de La Maddalena ou le nord de la Sardaigne. Les frappes portuaires demeurent en revanche plus que jamais d'actualité. Si Gênes est un rude obstacle, jugé capable, après 1888, de repousser une attaque navale, la destruction par la seule escadre de La Spezia comme de La Magdalena est toujours discutée dans les plus petits détails⁶⁵³. L'accumulation régulière de données récentes sur l'artillerie lourde, les pièces courbes, les armes sous-marines permet de mettre à jour régulièrement les plans de la défense portuaire de ces bases. Si l'entrée de vive force dans la rade de La Spezia paraît trop risquée après 1886, son attaque est toutefois encore envisagée pour y prendre au collet la flotte italienne et lui régler son compte à coup d'éperon, tandis que les pièces des cuirassés contre-batront les feux des batteries portuaires. Dans cette offensive toute nelsonienne, confiée à une division, des navires de commerce réquisitionnés et pilotés par des personnels de la Marine assureraient en se sacrifiant la protection des cuirassés contre les torpilles. De l'aveu même des rédacteurs de ce fascicule, le bombardement de l'arsenal par des tirs courbes menés à moyenne distance semble une alternative bien plus réaliste et conforme aux priorités stratégiques⁶⁵⁴. Présenté le 19 juillet 1895, un court travail sur Tarente signale aussi l'efficacité d'un bombardement à distance, une fois les batteries de côte réduites au silence⁶⁵⁵. Les reconnaissances préalables, l'emploi de ballons captifs pour corriger les tirs, comme la mise en service des obus brisants et des nouvelles poudres, dont les effets dévastateurs sont bien connus après 1885, militent en faveur d'une frappe lointaine.

Parallèlement, l'émergence d'une flotte de guerre allemande de haute mer ne mine pas ces plans d'attaque côtière et portuaire, mais bien au contraire les rend encore plus impératifs. On attend, en effet, des frappes côtières le ralentissement de la mobilisation italienne, la désorganisation des plans ennemis, la démoralisation du royaume transalpin⁶⁵⁶. Il faut attaquer d'autant plus fort l'Italie que la Marine, une fois cette tâche menée, pourra déployer le gros des escadres d'évolution et de réserve en mer du Nord pour y détruire les navires allemands. Très représentatives de cet optimisme belliqueux, les premières lignes d'une étude rappellent, en 1895, la nécessité de maintenir en Méditerranée occidentale des forces « assez puissantes pour permettre à la France de « prendre, dès la première heure de la déclaration de guerre, une offensive vigoureuse contre l'Italie ». Tandis que l'escadre active « appareillera pour rechercher et combattre l'escadre

⁶⁵² C. Dufourmantelle, *Une visite au Gibraltar italien (...), op. cit.*, p. 13.

⁶⁵³ SHD-V-M, BB 4-2437, EMG, 3^e section, « Opérations de Guerre. Études et Notes » (Avril-Décembre 1892), Fascicule 6, « Opérations de guerre », Octobre 1892

⁶⁵⁴ SHD-V-M, BB 4-1452, LV H. Ponty, « Note sur les opérations que pourrait avoir à faire l'escadre d'évolutions au début d'une guerre avec l'Italie », Septembre 1886 ; BB 4-2437, EMG 3^{ème} section, « Opérations de guerre dans la Méditerranée », Fascicule n° 3. Juin 1892.

⁶⁵⁵ SHD-V-M, BB 4-2437, Chemise J. « Méditerranée, Études concernant les opérations à entreprendre contre l'Italie de 1892 à 1900, Bombardement de Tarente », 19 juillet 1895.

⁶⁵⁶ SHD-V-M, BB 4-1452, Amiral Jaurès, « Note sans titre sur les opérations de l'escadre au commencement d'une guerre contre l'Italie », 1883.

italienne », ou mènera des raids navals assez spectaculaires pour forcer l'ennemi à sortir de ses bases, l'escadre de réserve pilonnera le littoral adverse, multipliera les descentes, et parachèvera la ruine de la flotte italienne, avant d'intercepter dans le détroit de Messine les forces austro-hongroises⁶⁵⁷. Avec l'aide de l'armée, la Marine peut enfin envisager la prise de gages territoriaux nécessaires à la sécurité de la Corse : le nord de la Sardaigne et l'archipel de La Maddalena. Les travaux préparatoires de l'EMG développent des projets similaires les années suivantes contre la Sicile et la base de Tarente⁶⁵⁸. Reprenant la question en mars 1896, le VA Barrera défend avec la dernière énergie une stratégie toute offensive, confiée pour partie à l'escadre et, pour partie, à une division de croiseurs lourds⁶⁵⁹.

Pour mener à bien ces frappes dès le début d'une guerre, l'EMG pousse assez loin ses préparatifs. Au début de la décennie 1890, les croisières de reconnaissance sont menées avec soin et de nuit non seulement pour familiariser les officiers des croiseurs avec le profil côtier italien, mais pour identifier les cibles, prévoir la progression des compagnies spécialisées dans le sabotage et de leur escorte⁶⁶⁰. Les « excursions rapides sur la côte d'Italie » effectuées durant l'hiver 1891-1892 devaient servir les années suivantes de modèle pour le travail de reconnaissance et les types de raids à mener. Suivant les recommandations de l'EMG de l'escadre, des entraînements plus poussés sont alors menés, de nuit avec des descentes confiées exclusivement à des matelots et de maîtres torpilleurs formés au sabotage et disposant de cartouches d'explosif. Le respect du silence, l'emploi de signaux et de fanaux accompagnent le tableau détaillant au plus près la destruction des tunnels, les cibles les plus importantes, des viaducs et des ponts⁶⁶¹. Que pensaient les experts étrangers des chances d'une telle doctrine de raids ? Les marins anglais la jugeaient efficace et stratégiquement rentable. Sachant les importantes difficultés budgétaires italiennes après 1895, les Britanniques ne doutent pas des chances de succès des raids français. Garantir la sécurité des côtes italiennes en contrepartie de l'alliance péninsulaire serait donc une lourde erreur, met en garde le *Director of Military Intelligence* en octobre 1896. Non seulement, la contribution navale de l'Italie était d'un médiocre intérêt militaire, mais la *Royal Navy* devrait se charger de la sécurité des nombreux ports de son allié⁶⁶².

⁶⁵⁷ SHD-V-M, BB 4-2437, Chemise J., « Guerre contre la Triple Alliance. la France est sans alliés maritimes », Février 1895.

⁶⁵⁸ *Ibidem*, LV Didelot, « Occupation éventuelle d'un point de la côte ouest de Sicile en temps de guerre », 20 avril 1895.

⁶⁵⁹ SHD-V-M, BB 8-2424-2, VA Barrera au ministre de la Marine, VA Besnard, 30 mars 1896.

⁶⁶⁰ SHD-V-M, BB 4-2437, EMG de l'escadre de la Méditerranée, « Du rôle des croiseurs de mobilisation et de leurs exercices spéciaux d'entraînement », 8 octobre 1892.

⁶⁶¹ *Ibidem*, Ministre de la Marine, VA Besnard, au VA commandant en chef l'escadre de la Méditerranée occidentale et du Levant, 27 février 1897, secret.

⁶⁶² A. J. P. Marder, *Anatomy (...)*, *op. cit.*, p. 141-143.

c. L'abandon progressif de la stratégie d'attrition après la crise de Fachoda

La fin de la décennie 1890 voit l'optimisme initial s'atténuer sous l'effet de données stratégiques nouvelles. La crise de Fachoda impose de réfléchir à l'éventualité d'une coalition hostile à la France, tandis que le renforcement des unités allemandes de la mer du Nord rend désormais très probable leur irruption à l'est du détroit de Gibraltar. Ces données nouvelles ont raison des projets de descentes ponctuelles qui avaient été envisagés entre 1887 et 1895. Les rares croiseurs rapides disponibles sont en effet par trop nécessaires dans une lutte « de flotte contre flotte » pour être isolément employés contre les côtes italiennes. Le remplacement des croiseurs par des torpilleurs est enfin écarté. Malgré leur discrétion, l'amiral Rieunier juge ces unités trop peu armées et trop basses sur l'eau pour mener à bien une reconnaissance nocturne précise. L'étude des manoeuvres militaires italiennes le long des côtes comme le doublement des voies ferrées littorales atténuent en outre l'intérêt d'une stratégie de descentes, que le ministre de la Marine, le VA Rieunier, bien informé, propose d'abandonner en 1901⁶⁶³.

Il faut attendre les années 1908-1909 pour voir un autre schéma stratégique, plus équilibré et moins optimiste, se dessiner devant la montée en puissance de la flotte de haute guerre austro-hongroise et le redressement italien. Devant la menace toujours présente d'une action commune ou concertée des escadres austro-italiennes, la Marine abandonne en 1911-1912 la défense de l'Atlantique et de la Manche aux Britanniques en concentrant ses moyens en Méditerranée, tout en multipliant les signaux de cette concentration : création de l'Armée navale, transformation de Bizerte en préfecture maritime, unicité du commandement en cas de guerre, concentration des meilleures unités et des unités de ligne de second rang à l'est de Gibraltar⁶⁶⁴. L'objet de cette simplification est d'anéantir les escadres de la Triplice en adoptant une pure perspective mahanienne.

3. L'Allemagne : une présence secondaire jusqu'à la veille de la Grande Guerre

Pratiquement absente des affaires navales méditerranéennes, la marine allemande semble n'émerger qu'à la veille de la Grande Guerre avec le déploiement d'une forte division navale qui, échappant aux bâtiments alliés, perturbera quelque peu les plans français et surtout jouera un rôle important dans l'entrée en guerre de la Turquie à la fin de 1914. Peut-on parler toutefois d'une surprise pour la Royale ? S'il est vrai que les marins français ne tiennent guère compte de la présence navale allemande en Méditerranée avant la fin de la décennie 1890, ceux qui suivent les affaires ottomanes sentent, dès 1875-1878, la présence régulière du Deuxième Reich dans la défense des Détroits et la sécurité des ports marchands turcs. Sans les inquiéter outre-mesure, tant la stratégie de la Porte est toute défensive avant 1909, cette assistance allemande est le premier pas d'un rapprochement militaro-diplomatique dont les monarques et les grandes firmes d'armement allemandes sont les moteurs les plus constants.

⁶⁶³ SHD-V-M, BB 4-2437, Ministre de la Marine, VA Rieunier, au ministre de la Guerre, G^l André, 11 décembre 1900.

⁶⁶⁴ O. Voionmaa, *La politique navale française (...)*, op. cit. p. 26-28.

3. 1. Avant la crise d'Orient de 1875-1878 : une très discrète présence au Levant

Avant les deux dernières décennies du XIX^e siècle, les forces navales allemandes apparaissent peu dans les correspondances et les rapports des officiers déployés en Méditerranée et des agents du Quai d'Orsay. Les apparitions consignées des forces navales du Deuxième Reich relèvent soit de croisières semi-diplomatiques, soit de ces missions de police et d'ingérence humanitaires qu'assument toutes les marines occidentales. Durant la guerre de 1870, aucun croiseur allemand ne s'aventure en Méditerranée, où la Royale impose son hégémonie absolue. Par la suite, dans le contexte délicat de l'après-guerre, les relations entre les bâtiments isolés des deux nations se maintiennent dans les strictes bornes de la courtoisie navale et ne dépassent pas, en cas de désaccord protocolaire, les recours habituels aux diplomates des deux nations. Cette retenue, à laquelle invitent les règles universelles de la diplomatie navale, est facilitée par la disproportion des forces. La marine bismarckienne (1865 env. - 1890 env) ne maintient en effet ni division permanente ni base à l'est de Gibraltar. L'influence diplomatique et industrielle du Second Reich, le prestige de ses institutions savantes en mer Égée comme au Levant, mais également le travail de ses missions militaires suffisent amplement à défendre les intérêts du nouvel empire. Les rapports navals ne signalent qu'une poignée de croiseurs entraperçus dans les eaux orientales, particulièrement durant la crise d'Orient de 1875-1878⁶⁶⁵. Chargés de vérifier à Tripoli la rumeur d'une action subversive allemande contre les intérêts français dans le sud algérien, le commandant du *Bisson* et ses correspondants consulaires finissent en juillet-août 1876 par abandonner cette piste, faute de preuves. La discrétion navale allemande s'explique par la priorité stratégique de la mer du Nord où la marine a pour mission prioritaire de constituer le premier échelon d'une défense mobile dont les champs de mines sous-marines et les forts côtiers sont le deuxième échelon⁶⁶⁶. Si l'amirauté allemande perçoit bien, après 1880, le risque d'un basculement de l'escadre d'évolutions vers Brest et la Manche, une fois les Italiens écrasés, les moyens matériels et humains pour une lutte en haute-mer manquent pour épauler leurs alliés austro-italiens⁶⁶⁷. Le rapprochement franco-russe confirme la priorité défensive de la marine allemande, numériquement surclassée par les forces russes de la Baltique. Dans l'hypothèse d'une nouvelle guerre, tous les moyens navals doivent donc être concentrés au large de l'Allemagne du Nord soit contre les Français seuls, soit contre les Français alliés aux Russes. Au mieux, pensent les marins allemands, une série de raids pourrait frapper Dunkerque voire Cherbourg, avant que l'arrivée d'une division de Toulon ne chasse les croiseurs du Reich⁶⁶⁸. Du côté français, la séparation des théâtres « mer du Nord »-et « Méditerranée occidentale », où la France devrait se battre contre les Austro-Italiens, est également une chose bien entendue. Tout au plus, envisage-t-on, en 1887, la présence de croiseurs allemands à

⁶⁶⁵ SHD-VT-M, 170 C-148, Commandant en chef de l'escadre à la rue Royale, 7 août 1876.

⁶⁶⁶ T. Ropp, *The Development (...), op. cit.*, p. 28-30.

⁶⁶⁷ Michael Epkenhans, « La flotte allemande de haute-mer et la marine française de la fin du XIX^e siècle à la Première guerre mondiale », art. cité, p. 144-146.

⁶⁶⁸ *Ibidem*, p. 145

l'est de Gibraltar⁶⁶⁹. Hypothèse d'école, semble-t-il, et que repousse en 1892 le commandant en chef de l'escadre du Nord⁶⁷⁰. Ultérieurement envisagé, le passage en Méditerranée d'une division volante suppose, de l'avis des experts français, une totale domination de la Manche par les Allemands, ce qui paraît peu réaliste avant 1895. Pourtant, les Allemands sont bien présents en Méditerranée dès les premières heures du Second Reich.

3. 2. L'engagement allemand dans la défense côtière ottomane : une affaire suivie sans inquiétude

La première perception navale de la présence allemande en Méditerranée se situe, sans surprise, dans les eaux brunes de l'Empire ottoman au lendemain de la crise d'Orient de 1875-1878. Comme l'empire prussien est le seul grand État à ne pas avoir de prétention territoriale dans le monde égéen et proche-oriental, le sultan Abdülhamid ne peut que lui accorder la préférence dans la politique de relèvement de l'appareil militaire. Des liens d'estime entre Bismarck et le Sultan permettent en outre au chancelier allemand de mobiliser au profit de la Turquie ses réseaux manufacturiers et de soutenir énergiquement des ventes d'armes dans l'empire turc⁶⁷¹. Dans une certaine mesure, les questions navales en Mer Noire comme en Méditerranée orientale sont affectées par ce rapprochement. Tandis que la marine ottomane conserve ses unités anciennes, essentiellement britanniques, l'Allemagne joue un rôle de premier plan dans le renforcement des batteries contrôlant l'entrée des Dardanelles. Les observateurs français, ignorant l'arrière-plan de ce partenariat, n'en sont pas moins frappés par ses rapides effets. Menant de nombreuses missions de reconnaissance en 1880, le commandant du *Pétrel*, le stationnaire de Constantinople, note la prépondérance des pièces Krupp qu'il tente de dénombrer. Le matériel certes n'est pas tout, rappelle finement le LV Roustan (1842-1903). Non seulement la valeur globale d'un matériel, servi par des canonnières trop peu entraînés, lui paraît douteuse, mais une escadre aussi rapide et puissante que le *Malta squadron* se jouerait aisément de leurs feux hésitants. L'efficacité médiocre des torpilles automotrices, au tout début de cette décennie 1880, comme la complexité du mouillage des mines à détonation électrique, font du forçement des Dardanelles par les Anglais une sérieuse hypothèse. Mais, désormais, le ver est bien dans le fruit. S'il ne s'agit encore que de matériels de côte, la présence même des experts et des instructeurs allemands est assez marquée en 1882 pour inspirer au LV Carré, le successeur du commandant Roustan, cette prophétie :

« L'envahissement des fonctionnaires et des officiers allemands dans les administrations et les rangs de l'armée causent aussi aux Ottomans une jalousie excessive (...). Pour nous, cette immixtion de plus en plus accentuée des Allemands dans les affaires de l'empire ottoman doit être un sujet de sérieuses réflexions ». S'il ne faut pas « exagérer leur influence dans les conseils d'un gouvernement tant la ligne de conduite varie à chaque instant (...) leur influence, qu'ils doivent exercer à la longue, s'exerce toutefois

⁶⁶⁹ SHD-V-M, BB 4-1452, Note sur l'attaque des voies ferrées de l'Italie, Mai 1887.

⁶⁷⁰ SHD-V-M, BB 4-2424-2, VA Escadre du Nord, Réponse à la dépêche ministérielle du 8 avril 1892, 19 avril 1892.

⁶⁷¹ Naci Yorulmaz, *Arming the Sultan. German Arms Trade and Personal diplomacy in the Ottoman Empire before World War I*, Londres-New-York, I.B. Tauris, 2014, p. 31.

contre nous. Les Allemands entendent être informés de tout et savent y consacrer des sommes importantes. Luttons nous à armes égales avec de pareils adversaires ? Je crains d'être forcé d'en douter⁶⁷² ».

La présence allemande dans la défense côtière ottomane, particulièrement au sud de Constantinople, est, à dire vrai, incontestable. Elle se confirme même les années suivantes, quand l'arrivée de von der Goltz en 1883 introduit le modèle prussien au sein de l'armée du Sultan⁶⁷³. Inévitablement, les matériels nécessaires à la défense des côtes — les canons comme les torpilles défensives — sont systématiquement commandés aux firmes allemandes. En juillet 1885, le projet de défense des ports de Salonique et de Smyrne par des batteries de mines sous-marines électriques vient aux oreilles du stationnaire de Constantinople qui rapporte également, comme probable, l'achat de centaines de pièces de campagne et « de position » auprès de la firme Krupp. D'autres signes de l'influence allemande sont identifiés : la présence de contremaîtres allemands dans l'arsenal de Constantinople et de télégraphistes dans les postes de TSF, l'achat régulier de torpilleurs Schichau, le choix de chantiers allemands enfin pour moderniser quelques croiseurs à la fin du siècle⁶⁷⁴.

3. 3. De la guerre de Thessalie aux guerres balkaniques : une confiance excessive (1897-1913) ?

Ni le ministère de la Marine ni les Affaires étrangères ne s'inquiètent guère toutefois. Comme les cercles gouvernants en France tiennent l'intégrité relative de l'empire turc pour un enjeu international, Paris ne peut que se féliciter de voir la défense côtière ottomane garder un peu de valeur dissuasive. Que les Allemands aident les Turcs à prévenir une démonstration navale britannique ou russe dans les Détroits n'est pas donc une si mauvaise affaire que cela. Ainsi durant les affaires arméniennes de 1895-1896, quand les positions diplomatiques franco-allemandes se rapprochent⁶⁷⁵. En second lieu, la marine impériale allemande est perçue, avant 1900, comme une force de second rang, surtout capable de se battre dans la mer du Nord. En 1895, les études consacrées aux opérations de guerre contre la Triple n'évoquent pas le passage en Méditerranée de croiseurs allemands pour y soutenir les forces de leurs alliés. Dans l'éventualité d'une guerre impliquant la marine du jeune Guillaume II, la rue Royale n'envisage que l'attaque des ports marchands de la Manche et de la base de Cherbourg⁶⁷⁶. C'est surtout par sa puissance militaire que l'Allemagne pèsera sur le sort d'une grande guerre. À la fin de 1898, la grande inconnue est ainsi la possibilité d'une alliance germano-anglaise qui, immobilisant nos forces militaires sur les frontières de l'Est, interdirait toute descente sur les côtes britanniques.

⁶⁷² SHD-V-M, BB 4-1397, LV Carré au ministre de la Marine, VA Jaureguiberry, 12 avril 1882.

⁶⁷³ Odile Moreau, *Réformes militaires ottomanes. 19^e-20^e siècles : nouvelles approches*, Istanbul, Isis, Analecta Isisiana, CXXXV, 2015, p. 43-44 et 47.

⁶⁷⁴ SHD-V-M, BB 7-81 (66), Ministère des Affaires étrangères à la Guerre, « Télégraphie sans fil dans l'empire ottoman », 8 Janvier 1907.

⁶⁷⁵ A. J. P. Marder, *Anatomy (...), op. cit.*, p. 259.

⁶⁷⁶ SHD-T-M, 7 N 1475, Lt-Cl Moulin, AM Saint-Petersbourg au Ministre de la Guerre, « Au sujet de l'hypothèse du démembrement de l'Autriche », 18 mars 1899. Secret.

Très sensible après 1900, le renforcement de la marine allemande n'échappe bien sûr pas aux analystes français, que la course aux armements austro-italiens fascine et inquiète tout à la fois. Pour ceux qui suivent l'attitude anglaise, la première nation menacée n'est pas la France, mais le Royaume-Uni. Avant les guerres balkaniques, l'Allemagne se garde en outre de manifester sa puissance navale en Méditerranée où sa présence reste discrète tant au Levant que dans le bassin occidental. La seule question qui se pose est donc celle de la part allemande dans les commandes navales de la Turquie, puisqu'une marine ottomane de plus en plus dépendante de l'Allemagne ... ou de l'Autriche-Hongrie pourrait être tenue pour un auxiliaire potentiel de la Triple-Entente. Or, ici la pénétration allemande marque le pas. Jusqu'à la fin du siècle, les commandes navales sont partagées, comme par le passé, entre la France et le Royaume-Uni⁶⁷⁷. Certes, aux lendemains de la guerre de Thessalie (Avril-Mai 1897), le Sultan demande à l'Allemagne de mener le réarmement de sa flotte cuirassée. Ambitieux, démesuré même, le projet ne parvient pas à rassurer le consortium Krupp-Schichau-Vulkan et mène Krupp à se retirer de l'aventure à l'été 1898. *In fine*, la position britannique semble redevenir prépondérante dans les années qui suivent l'abdication du Sultan Rouge, alors que l'amiral Gamble, soutenu par Djemal Pacha, reçoit la mission de réorganiser l'escadre et l'arsenal de Constantinople⁶⁷⁸. Tout au long des années 1909-1910, le redressement naval ottoman se fait exclusivement sous tutelle britannique, Londres craignant, en s'abstenant, de laisser la place à une mission allemande⁶⁷⁹. Sans surprise, le relèvement turc s'appuie sur des commandes passées outre-Manche, mais également en Allemagne, en Italie, comme en France. Ce redressement est perçu, non sans raison, à la seule échelle des enjeux égéens. Ainsi, les observateurs français sentent derrière les projets turcs les plus ambitieux, comme l'achat d'un *dreadnought*, le seul désir de riposter aux initiatives grecques⁶⁸⁰. Jamais, à juste raison par ailleurs, l'effort ottoman n'est-il perçu comme une entreprise britannique anti-russe. Les Première et Seconde guerres balkaniques modifient quelque peu la perception globale de la présence navale allemande, présence jugée jusque là indirecte et restreinte à quelques secteurs.

Dès le commencement de la première guerre balkanique, la protection des populations chrétiennes et le soutien à l'Albanie ottomane entraînent la constitution d'une division allemande de la Méditerranée, qui devient *de facto* une station du Levant. Les moyens sont ceux d'une forte division dont le pivot est le croiseur lourd *Goeben*, lancé en 1911, soutenu par le croiseur léger *Breslau* et par une flottille de navires écoles et de croiseurs légers. Pour la première fois, l'Allemagne dispose d'une force de frappe pour agir sur les lignes de communication françaises⁶⁸¹. La prudence diplomatique de nouveau atténuée le sentiment du risque. Durant la première guerre

⁶⁷⁷ SHD-V-M, BB 4-1398, Extrait d'un rapport sur les forces navales ottomanes du commandant du *Pétrel* au CA comte de Marquessac, 29 juillet 1885, transmis par ce dernier à la rue Royale, le 31 juillet 1885 ; BB 7-81, Extrait du rapport annuel n° 299 de 1909 de l'Attaché militaire à Constantinople.

⁶⁷⁸ SHD-V-M, BB 7-132, Stationnaire du Levant, « Renseignements sur la marine turque », 21 février 1909 ; *ibidem*, « La Flotte ottomane », 15 juin 1909 ; Odile Moreau, *Réformes militaires ottomanes*. (...), *op. cit.*, p. 47.

⁶⁷⁹ M. S. Seligmann, « Keeping the Germans out (...) », art. cité, p. 31.

⁶⁸⁰ On se reportera aux pages consacrées aux forces navales ottomanes à la fin de ce chapitre.

⁶⁸¹ M. Epkenhans, « La flotte allemande de haute-mer (...) », art. cité, p. 148.

balkanique, où les combats navals furent constants en mer Égée et ponctuels en mer Noire, la flotte allemande, participe à une opération de maintien de l'ordre dans la baie de Scutari, mais demeure loin des zones d'affrontement. L'action allemande sur les combats, que les Français pensent ponctuelle, sans pouvoir en avoir la certitude, se serait limitée à conseiller les commandants des navires turcs tenant les Dardanelles, voire à participer à quelques raids. Vraie ou fausse, l'accusation de cette assistance militaire traduit un processus de rapprochement stratégique inédit dont l'ampleur échappe aux observateurs navals français qui ne cessent de rappeler l'influence de la mission britannique, jugée omniprésente et toute influente. Au regard des sources britanniques, dont Matthew S. Seligmann a donné une belle analyse, Londres se montre bien moins confiante dans la solidité de son influence qu'elle défend bec et ongles au début de 1912 pour imposer le remplacement de l'amiral Williams par l'amiral Arthur Limpus, également très inquiet de l'influence grandissante de Berlin⁶⁸². Réduite après la fin des guerres balkaniques à ses deux meilleures unités, les SMS *Goeben* et *Breslau*, la division de la Méditerranée donne de toute évidence à l'Allemagne les moyens de mener des raids sur les côtes maghrébines françaises, ce que le *Goeben* et le *Breslau* feront le 4 août 1914, et de troubler les plans militaires français, mais sans pouvoir espérer tenir un vaste périmètre maritime.

4. L'indéracinable impuissance maritime russe et turque

Les forces navales de la Russie et de l'empire ottoman tiennent une place assez conséquente dans les archives navales françaises. Avant la guerre de Crimée, cette curiosité est motivée par le renforcement notoire de l'escadre de Sébastopol et l'engagement de grands travaux dans cette base. Confirmée par le déploiement d'une petite armée dans le Bosphore en 1833, appelée par le Sultan pour le protéger des menées égyptiennes, la capacité russe de mener une stratégie de frappes et de raids amphibies oblige la Marine à jauger les chances de succès d'une guerre d'escadre opposant la Russie aux puissances occidentales. Les forces navales ottomanes avant, durant et après la seconde crise de Syrie de 1840, sont également suivies d'assez près, bien que le travail de redressement de la marine du Sultan soit confié à des officiers de marine et des contremaîtres britanniques. Entre 1856 et 1878, l'intérêt pour les deux marines est maintenu, mais se concentre sur quelques points techniques jugés importants, comme la défense sous-marine des ports. Cette surveillance routinière s'approfondit après 1890. L'alliance franco-russe, dont les enjeux régionaux sont loin d'être communs et clairs, la course aux armements navals entre les nations égéennes après 1908, enfin les deux guerres balkaniques produisent une masse de données sur deux marines rivales, mais présentant de nombreux traits communs.

Le premier d'entre eux est l'irrégularité des moyens navals maintenus entre 1830 et la Grande Guerre. Après un spectaculaire essor dans les décennies 1830-1850, les forces maritimes russes et turques connaissent des phases de déclin voire d'abaissement, suspendues ou renversées par de courtes périodes de redressement. Sous le règne d'Abdülaziz (1861-1876), la marine turque, dotée de navires britanniques modernes, dispose de moyens d'action et de dissuasion assez forts pour

⁶⁸² M. S. Seligman, « Keeping the Germans out (...) », art. cité, p. 32-33.

maîtriser les effets régionaux de la crise crétoise de 1866-1869. Une décennie plus tard, toutes les branches navales turques souffrent d'une crise humaine et matérielle qui dure jusqu'à la fin de l'ère hamidienne. Il faut attendre 1909-1910 pour voir la politique de redressement Jeune-Turque s'engager et porter ses fruits durant les combats de l'hiver 1912 opposant la Turquie à la Grèce en mer Égée. Considérées sur un siècle, les variations de la flotte russe de la mer Noire sont également très impressionnantes. Apprenant la construction de 25 vaisseaux de ligne dans les chantiers de Nikolaev, Adolphus Slade parvient aisément à rectifier à la baisse cette estimation. Ce demi-solde britannique reconnaît néanmoins la prééminence numérique et tactique des Russes alignant en 1835, onze navires de ligne dont les progrès accomplis depuis 1829 suscitent son estime⁶⁸³. Dominant la mer Noire après 1840, grâce à l'achèvement des bases de Nikolaev et de Sébastopol, la Russie est presque totalement désarmée en 1856 par les clauses navales du traité de Paris. Autorisée à reconstituer une escadre régionale en 1871, la Russie s'en tient, avant 1878, à une force défensive, composée d'unités côtières. La constitution d'une authentique flotte de haute mer ne commence qu'une décennie plus tard et se prolonge jusqu'au début du XX^e siècle. Anéantie en 1905 dans les eaux extrême-orientales, l'escadre de la mer Noire est reconstituée les années suivantes. Dix années plus tard, la Russie a retrouvé son ancienne prééminence sur les autres puissances riveraines. En Méditerranée même, la présence navale russe est plus irrégulière. Après le déploiement d'une forte division dans les eaux de la mer Égée durant la guerre d'Indépendance hellénique, qui lui permit de prendre une part notable lors de la bataille de Navarin en 1827, la marine impériale abandonne la mer Méditerranée pour s'en tenir en Europe aux eaux septentrionales comme à la mer Noire. Après 1856, la présence russe à l'est de Gibraltar est facilitée par la volonté piémontaise et française de renouer avec Saint-Petersbourg. Laissée à la disposition de l'escadre russe de la Baltique, la rade foraine de Villefranche, permet, dès 1858, l'envoi d'une division en Méditerranée orientale comme dans le sud de l'Adriatique. Après la cession de Nice en 1860, la France conserve aux Russes le libre usage de la rade de Villefranche, où les agents du tsar Alexandre II entretiennent un hôpital et des dépôts. Surtout estivale, une présence navale russe est maintenue durant plus deux décennies, et n'est pas brutalement arrêtée après l'abandon de la petite base niçoise en 1884. Toute présence régionale cesse, néanmoins, au début du XX^e siècle, quand les ambitions puis les tensions extrême-orientales obligent la marine impériale à réorganiser ses forces dans les mers européennes⁶⁸⁴. Le 31 décembre 1903, l'ambassade de France en Russie signale la suppression de l'escadre de la Méditerranée qui rallie au printemps les ports de la Baltique. Ne reste alors qu'un stationnaire en mer Égée. Malgré les dénégations russes, cet éloignement des eaux méditerranéennes est durable. Une fois la défaite de 1905 réparée, les forces navales russes sont concentrées en mer Noire comme dans la Baltique.

⁶⁸³ A. Slade, *La Turquie*, (...), *op. cit.*, t. III, p. 127-128.

⁶⁸⁴ AMAE, La Courneuve, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série, Russie (84), Ambassade de France au ministre des Affaires étrangères, Théophile Delcassé, 31 décembre 1898. Olivier Vernier, « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1839 », *Nice Historique*, n°1/2, 1999, p. 57-71 ; Igor Delanoë, « L'implantation de la marine russe à Villefranche en 1858. Un exemple de repositionnement stratégique de la Russie », 2010. Conférence aux archives départementales des Alpes-Maritimes. Texte et documents annexes disponibles en ligne. https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/recherchesregionales200_18.pdf

Le second trait commun aux marines russe et turque est le dédain général dont les enveloppent les observateurs français et leurs pairs britanniques. Des deux côtés de la Manche, les experts les mieux informés ont toujours conclu à l'incapacité des deux empires d'établir durablement une force navale. L'expérience ne pouvait guère les inciter à d'autres prévisions. Chaque crise majeure — l'invasion de la Crimée en septembre 1854, la guerre russo-turque de 1877-1878, la bataille de Tsoushima en 1905, les défaites turques durant la première guerre balkanique — s'achève par l'effondrement d'une entreprise recommencée cinq, dix ou vingt ans plus tard. Analysant les racines profondes et quasi-indéracinables de cette impuissance, les observateurs français tirent des conclusions qui valent pour l'une comme pour l'autre marine. Les causes culturelles supposées, telles que l'indolence orientale ou slave comme l'insuffisance du sens maritime de sociétés continentales, sont évoquées tout au long du siècle : « Ce qui est entre les mains des Turcs est toujours si mal entretenu qu'on peut douter du bon état des machines », écrit le commandant du *Pétrel*, le 22 mai 1882. Le même dédain à l'encontre de la « mentalité spéciale de ce pays » anime une remarque caustique de l'amiral Louis Dartige du Fournet, le 22 février 1913⁶⁸⁵. Ces poncifs très convenus tiennent toutefois peu de place dans les archives navales, tout simplement parce que tout le monde les connaît et les partage. En outre, là n'est pas la question. Avec son appétit des chiffres, de tableaux et des faits, le travail de renseignement ne peut pas en effet laisser les thèses essentialistes prendre le dessus sur les explications et les données factuelles, techniques et administratives qu'attendent les autorités. Ce que signalent les experts français en Russie comme en Turquie est un mal profond et complexe où la conjonction de handicaps géographiques, économiques et politiques permet aux défaillances culturelles voire à l'atavisme de l'emporter. Outre leur dépendance technique et manufacturière considérable qui les expose à de sérieuses et coûteuses déconvenues, les monarchies russe et turque se révèlent incapables d'exploiter des ressources humaines pourtant assez abondantes. *In fine*, le procès est politique. Les forces navales des tsars et des sultans souffrent enfin, dans leur administration et dans leurs programmes, de tous les vices d'une organisation autocratique, dont les rares mérites comme les nécessités échappent à des observateurs français, pétris d'une culture méritocratique.

4. 1. Des efforts désespérés pour conjurer les effets du sous-développement

Parvenant à se hisser partiellement au niveau des grandes puissances navales occidentales à la fin de l'époque moderne, grâce à un effort financier et humain considérable, les Russes et bien plus encore les Ottomans ne peuvent en revanche intégrer les micro-progrès comme les innovations de la première industrialisation (1820-1850) ce qui les expose au milieu du siècle à une dépendance technique considérable, qui connaît son apogée dans les années 1860-1880, la Russie seule parvenant, mais difficilement à s'en extraire en s'appuyant sur les ressources industrielles et financières de la France.

⁶⁸⁵ SHD-V-M, BB4-1397, LV Carré au ministère de la Marine, 22 mars 1882 ; SHD-V-M, BB 7-161, EMG, 1^{re} section, « Extrait d'un rapport du Commandant Dartige du Fournet, Renseignements sur les avaries reçues par le *Barbarossa* dans les derniers combats », 24 février 1913.

4. 1. 1. L'autonomie technique et logistique compromise par l'industrialisation au milieu du siècle

Confrontés aux XVII^e et XVIII^e siècles à la maritimisation des économies européennes comme à l'émergence des puissances navales occidentales, les empires russe et turc ont choisi d'imiter les standards tactiques et nautiques des grandes puissances maritimes occidentales. Les voies de cette autonomie stratégique furent différentes. Jusqu'au tout début du XIX^e siècle, la Russie a privilégié l'intégration d'officiers et d'ingénieurs britanniques, français et hollandais pour commander ses flottes et former ses officiers, l'empire ottoman préférant appeler des techniciens occidentaux pour construire les frégates et les vaisseaux dont les grandes puissances se dotaient alors⁶⁸⁶. L'importation puis la naturalisation de ces savoirs se font d'autant plus facilement que les chantiers navals comme les arsenaux des deux empires disposent de maîtres et d'ouvriers qualifiés, fiers de leurs traditions⁶⁸⁷. Que ce soit à Constantinople, et dans les bases russes de la mer Noire — Nikolaev, Kherson puis Sébastopol —, cette greffe est facilitée par d'importantes ressources matérielles. Les matériaux nécessaires à la création de navires de guerre de l'époque moderne — le bois, le chanvre, les clous de fer et de cuivre — se trouvent en abondance dans ces deux États⁶⁸⁸ et leur donnent l'avantage sur leurs rivaux régionaux. Les projets navals de l'Égypte khédivale sont ainsi ruinés quand le traité de Londres rend à la Turquie la Crète et le Proche-Orient dont les indispensables ressources minières et forestières repassent entre les mains du Sultan⁶⁸⁹. Dans une large mesure, cette autonomie matérielle et manufacturière permet aux deux États de constituer des programmes navals ambitieux, mais aux résultats inégaux. Nul n'ignore, dès 1830, la supériorité globale de la Russie en mer Noire où elle concentre tous ses moyens de réparation dans le port fluvio-maritime de Nikolaev. Sébastopol s'impose parallèlement comme le port de guerre et la base de ravitaillement de l'escadre. À la veille du printemps des Peuples, les faibles capacités de l'arsenal de Constantinople comme la médiocrité de ses magasins remontent aux oreilles de

⁶⁸⁶ La question de cette présence étrangère, souvent surestimée, a été étudiée par quelques monographies et fait l'objet d'une courte synthèse par Alexandre Plotto.

Jean-Pierre Busson, « Un Antillais de Russie, grand-amiral de la mer Noire et ministre de la Marine : le capitaine de vaisseau de Traversay, 1754-1831 », *Revue historique des armées*, n° 19, 1, février 1963, p. 144-154 ; Stanford Shaw, « Selim III and the Ottoman Navy », *Turcica*, I, 1969 (non consulté) ; Donald W. Mitchell, *A History of Russian and Soviet Sea Power*, Londres, Mac Millan, 1976, p. 16-43 et 138 ; Marcel Roubiçek, *Ottoman Navy*, Jérusalem, Franciscan Printing Press, 1980, p. 14 ; Madeleine de Chatenet, *Traversay. Un Français ministre de la Marine des Tsars*, Paris, Tallendier, 1996 ; Alexandre Plotto et al., *Au service du pavillon de Saint-André, dans la marine impériale russe*, Abbeville, 1998, p. 43 ; Tatiana Benfougal, « Des chantiers navals de Nikolaev au port d'Odessa : une histoire maritime commune », *Cahiers slaves*, dossier « Les chemins d'Odessa », sous la direction de Francis Conte et Françoise Gréciet, n°14, 2016. p. 105-122. <https://doi.org/10.3406/casla.2016.1139>, www.persee.fr/doc/casla_1283-3878_2016_num_14_1_1139 ; https://fr.wikipedia.org/wiki/Lodewijk_van_Heiden ; [https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Baird_\(engineer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Baird_(engineer)).

⁶⁸⁷ T. Benfougal, « Des chantiers navals de Nikolaev (...) », *art. cité*, p. 105-122.

⁶⁸⁸ Patrick Louvier, « La puissance navale russe en mer Noire (1774-1885) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 54, mars 2004, p. 17-30.

⁶⁸⁹ J. C. Hurewitz, « The beginnings of military modernization in the Middle-East : a comparative analysis », *The Middle East Journal*, Printemps 1968, 22, n° 2, p. 147-148 ; Daniel Panzac, *La marine ottomane (...)*, *op. cit.*, p. 218-255 ; *idem*, « Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840) », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 84 | 2012, mis en ligne le 15 décembre 2012, consulté le 13 juillet 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6556>.

l'Amirauté qui détache en Turquie un agent expérimenté : Adolphus Slade. L'asymétrie militaire entre les escadres russe et turque se creuse. Alors que la marine du Sultan reste fidèle aux seuls canons, la Russie se dote, comme l'Angleterre et la France, de canons obusiers. Malgré cette supériorité balistique, les forces navales russes souffrent d'un retard technique et manufacturier global, mal corrigé au XVIII^e siècle et qu'entretiennent les logiques de spécialisation régionale des économies européennes. Le zèle d'une poignée de marins, tel l'amiral Lazarev, l'installation d'expatriés occidentaux⁶⁹⁰, l'espionnage industriel et l'implantation d'usines mécaniques permettent d'expérimenter les technologies nouvelles et de les acclimater, mais lentement⁶⁹¹. À la fin de la décennie 1840, les experts français et russes ont bien compris qu'un retard technique d'une vingtaine d'années sépare la marine de Saint-André de ses *challengers* occidentaux. L'usage trop généralisé du bois de pin (souvent vert) pour développer la belle marine de Nicolas I^{er} rappelle ces flottes éphémères que Pierre Le Grand faisait surgir de terre en quelques semaines, lors de ses premières campagnes contre les Suédois et les Turcs⁶⁹². L'entretien de ces vaisseaux pose inévitablement de lourds problèmes et des surcoûts. Dans ses mers européennes, la Russie dispose en 1850 d'une poignée de vapeurs, dont les pannes sont fréquentes. Privées d'un tissu manufacturier régionale, les bases russes de la mer Noire ne peuvent obtenir de pièces de rechange qu'en se tournant vers les ateliers de S^t Pétersbourg. L'acheminement « par voie de terre » de ces matériels prend toutefois plusieurs mois, en l'absence de chemins de fer⁶⁹³. Dans ces conditions logistiques et techniques défavorables, la stratégie d'attrition voulue par le Cabinet en 1854 donnera en deux années des résultats tels que cette saignée mène la Russie à la table des négociations en 1856.

4. 1. 2. L'inévitable décrochage à l'ère de la cuirasse et des torpilles (1856-1880 env.)

Au lendemain de la guerre de Crimée, l'avance occidentale prise dans le domaine de la propulsion à vapeur, du blindage et de l'artillerie rayée disqualifie les capacités du dernier arsenal russe en Ukraine méridionale : Nikolaev (Nikolaïev). Très éloignée des centres manufacturiers de la capitale et de la Russie d'Europe, qui sont les « véritables arsenaux de la Russie », la base est dévitalisée par la neutralisation de la mer Noire laissant à la marine impériale une poignée de croiseurs⁶⁹⁴. La situation de la marine turque est tout aussi fragile. En dépit de l'aide matérielle alliée durant la guerre d'Orient et de l'établissement de machines outils et d'une fonderie, l'arsenal de Constantinople est incapable de faire mieux que des travaux de réparation et d'assemblage. Dans ces conditions défavorables, les deux marines dépendent plus que jamais de l'industrie occidentale.

⁶⁹⁰ M. Cadot, « Les débuts de la navigation à vapeur et l'émigration française en Russie », *Cahiers du monde russe et soviétique*, vol. 4, n°4, Octobre-décembre 1963. p. 382-399.

⁶⁹¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Baird_\(engineer\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Baird_(engineer)).

⁶⁹² SHD-V-M, 17 GG 2-1, LV La Roncière Le Noury, « Note sur la Marine impériale russe de la Mer Noire », 25 février 1849 ; Hans Busk, *The Navies of the World ; their present state, and future capabilities*, Routledge, Londres, 1859, p. 100-102.

⁶⁹³ SHD-V-M, 17 GG 3-1, LV Clément de La Roncière Le Noury, « Note sur la Marine impériale russe de la mer Noire », 25 février 1849.

⁶⁹⁴ P. Merruay, « La marine militaire (...) », art. cité, p. 668.

Pour l'empire ottoman qui désire disposer d'une suprématie absolue sur ses anciens tributaires égyptien et grec tout en contrôlant plus étroitement ses périphéries, la possession d'une flotte cuirassée paraît la meilleure arme d'intimidation⁶⁹⁵. Assumant presque seule la modernisation de la flotte égyptienne (qui sera vendue à la Turquie en 1870), la France participe peu aux efforts ottomans⁶⁹⁶. Ce sont aux chantiers navals britanniques que le sultan Abdülaziz commande la flotte de cuirassés que la Turquie concentre en Méditerranée, la mer Noire lui étant fermée par le traité de Paris de 1856⁶⁹⁷. Les quatre cuirassés de la classe *Osmaniye* sont livrés par les firmes *Napier* et *Thames Iron Work*, qui sont aussi les maîtres d'oeuvre des navires des classes *Fatih* et *Avnillah*. La motorisation de ces unités, confiée à la firme Maudslay, comme l'artillerie, équipée par les usines Armstrong, sont également britanniques⁶⁹⁸. À la fin des années 1860, la flotte turque, alignant 26 bâtiments à hélice et 11 navires à roues de petit tonnage, dispose également d'une escadre de frégates cuirassées. Équipée de navires anglais, une flotte de transports militaires à hélice complète le dispositif et peut également compter sur les services de la Compagnie Févaïdi Osmanie. Sur le papier, ces moyens font de l'empire ottoman la troisième force navale du monde. Ce sont également des officiers — Slade Pacha, Hobart Pacha — et des contremaîtres britanniques qui tiennent les postes de responsabilité et de commandement à la mer comme à terre⁶⁹⁹. Quand, non sans raison, le sultan Abüdlhamid oriente la politique navale de son pays vers les défenses littorales et portuaires, ce sont également des firmes européennes — Whitehead — et américaines — Berdan — qui reçoivent les commandes ottomanes. La dépendance technique occidentale s'étend aux navires spécialisés dans la guerre dans les eaux brunes que sont alors les torpilleurs et les sous-marins. Impressionnants sur le papier, ces efforts sont tout à la fois démesurés et vains. N'ayant aucun adversaire à craindre en Méditerranée, la Turquie pouvait s'appuyer sur une flotte de croiseurs et de navires légers et surtout ne pas s'engager dans la voie des armes sous-marines, alors trop incertaines.

Corsetée par les clauses navales du traité de Paris, la Russie s'appuie également sur l'industrie britannique pour faciliter la constitution d'une flotte de paquebots, qui, administrée par la compagnie de navigation à vapeur et de commerce (1857), devait former le noyau d'une force de croiseurs auxiliaires et de transports de troupes. Au lendemain de la guerre de Sécession, l'achat de monitors américains permet aussi de reconstituer la flotte de la Baltique. Participant à cette reconstruction, l'industrie privée française — les chantiers Augustin Normand et Lucien Arman —, livre à la Russie une frégate, des corvettes et des avisos⁷⁰⁰. La présence nationale sur le marché

⁶⁹⁵ D. Panzac, *La marine ottomane* (...), *op. cit.*, p. 330-338.

⁶⁹⁶ Bernd Langensiepen et Ahmet Gülerüz, *The Ottoman Steam navy, 1828-1923*, Conway Maritime Press, 1995, p. 133-136.

⁶⁹⁷ Anon., « Sur la Marine ottomane », *Revue Maritime et Coloniale*, 1867, p. 434-439.

⁶⁹⁸ D. Panzac, *La marine ottomane* (...), *op. cit.*, p. 335.

⁶⁹⁹ Arvède Barine, « Un condottiere de la mer Hobart-Pacha », extrait de la *Nouvelle Revue*, 1^{er} Juin 1887 ; Hobart-Pacha, *Sketches from my Life*, Londres, Longmans and Green, 1886 ; B. Langensiepen et A. Gülerüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, *op. cit.*, p. 3.

⁷⁰⁰ Nicolas Mioque, « Des navires russes construits en France sous le Second empire (1857-1860) », http://www.napoleon.org/fr/salle_lecture/articles/files/485161.asp.

russe est toutefois compromise par l'Année Terrible. Une fois libérée du traité de Paris, le 13 mars 1871, la Russie s'appuie sur les firmes mécaniques anglaises pour l'aider à relever sa marine de guerre. Parallèlement, la sidérurgie allemande équipe en canons lourds les batteries côtières impériales. Ce sont aux Britanniques que les Russes commandent en 1877-1878 la centaine d'unités légères qui, démontées, transportées par voie ferrée sur les bords de la mer Noire et remontées *in situ*, participent aux raids régionaux contre les forces navales et côtières turques. Ces offensives sont conduites toutefois dans le cadre d'une stratégie toute défensive dont l'objet est de faciliter la progression des armées en Ukraine méridionale et de parer toute attaque britannique contre la mer d'Azov et le port d'estuaire de Nikolaev. En dépit de quelques réalisations (fort peu) « nationales » comme les spectaculaires *popovkas*, les experts occidentaux mesurent très vite la persistante dépendance russe.

4. 1. 3. Le rattrapage technologique et manufacturier russe après 1870 : un processus très lent

L'extrême dépendance technique et manufacturière de la Russie d'Alexandre II n'a cessé de frapper les observateurs. Parvenant en Russie méridionale en 1863, le LV Cavelier de Cuverville signale le rapide développement à Sébastopol d'une compagnie de navigation nationale qui dote ses ateliers de machines à mâter et de grues britanniques. Embarquant sur le paquebot *Tauride*, qui assure la liaison Galatz-Odessa, le jeune officier français apprécie la vitesse du navire, « parfaitement installé pour les passagers », et dont la machine comme la coque ont été achetées au Royaume-Uni⁷⁰¹. Recevant toute la correspondance de Cavelier de Cuverville, le chef d'état-major du ministre, le CA de la Roncière Le Noury retrouve les faiblesses qu'il avait notées, une quinzaine d'années auparavant quand, muni des précieuses lettres de recommandations, il s'était rendu dans les ports russes de la mer Noire. Les années suivantes, le portrait des forces impériales reste dominé par les ombres. Transmis au ministère de la Marine, le 4 juillet 1870, le rapport du consul de France dans le port d'Odessa, qui centralise les renseignements consulaires régionaux, donne de Nikolaev un tableau tout de médiocrité technique et d'insuffisance budgétaire. Les projets certes sont ambitieux, admet le consul, qui évoque ainsi la constitution d'une école polytechnique sur le modèle français et le lancement de six garde-côtes cuirassés. Mais les fonds manquent et les capacités opérationnelles effectives se limitent à une poignée de corvettes et d'avisos. Alignant 22 bâtiments à hélice et 27 unités à roues, la compagnie de commerce et de navigation est, alors, la seule force capable d'agir, une fois ses unités équipées de canons lourds. Le consul note enfin l'existence d'une trentaine de barges, capables, chacune, de transporter un régiment⁷⁰². Visitant en 1873 les établissements russes, le LV Le Compasseur-Créquy-Montfort de Courtivron (1834-1922) relie (à juste titre) le projet de cuirassé circulaire que les Russes développent aux vues d'un ingénieur britannique. Sans parler d'espionnage, puisque ce projet est publié dans la presse spécialisée et débattu, l'entreprise marque ici une dépendance profonde que la réalisation des deux

⁷⁰¹ SHD-V-M, 17 GG 4, LV Jules Cavelier de Cuverville au CA Clément de La Roncière Le Noury, 6 août 1863.

⁷⁰² BB 3-798, M. Cochet (Consul à Odessa) au ministre des Affaires étrangères 22 mai 1870. Copie à la rue Royale le 4 juillet 1870.

cuirassés circulaires confirmera. Non seulement le *Livadia*, est armé de canons lourds Krupp de 11 pouces, mais une partie notable de l'appareil propulsif est d'origine étrangère. Dressant le tableau de l'arsenal de Nikolaev, dont le gouvernement fait le pivot logistique de la future flotte de la mer Noire, le commandant de Courtivron signale enfin l'importation de machines-outils britanniques. Rien donc ne semble avoir changé depuis le milieu des années 1860.

a. Une autonomie relative retrouvée (fin des années 1870-fin des années 1880)

Ce sont avec des moyens hétérogènes que la marine russe s'engage dans la guerre de 1877-1878 en conduisant une intelligente guerre de raids côtiers et fluviaux. La flottille déployée contre les Turcs aligne des unités majoritairement construites ou commandées à l'étranger, seules quatre unités légères ayant été construites en Russie d'Europe puis acheminées par voie ferrée sur les ports de la mer Noire. Les armes employées combinent également des matériels étrangers — ainsi des torpilles automotrices Whitehead— et des armes fondues et façonnées en Russie⁷⁰³. Comme par le passé, les Russes s'appuient sur des matériels étrangers. Décidée dans l'urgence pour doter le pays de croiseurs, la constitution de la « Flotte Volontaire », au lendemain du traité de San Stefano, est réalisée par l'achat de quatre paquebots allemands⁷⁰⁴. Treize années plus tard, le tableau des capacités russes que dressent deux officiers admis dans les ports de guerre méridionaux, montre les efforts d'industrialisation régionale et de modernisation des arsenaux⁷⁰⁵. Non seulement les magasins de Nikolaev sont désormais bien dotés, mais ses ateliers sont en mesure de mener des travaux de réparation et de construire certaines pièces importantes telles les chaudières de rechange des torpilleurs. À Sébastopol, la compagnie russe de commerce et de navigation, qui est une société subventionnée, dispose des moyens d'une certaine importance. La Russie est désormais en mesure de mener à bon terme ses propres projets navals. Les observateurs français détachés en 1886 signalent ainsi la construction en cours à Sébastopol de trois croiseurs cuirassés — *Sinope*, *Tschesma* et *Catherine II* —, « puissamment armés, assez fortement cuirassés et possédant une vitesse de 15 à 16 noeuds ». Pour des unités de guerre côtière, l'autonomie industrielle est plus faible. Tous les torpilleurs sont acquis à l'étranger soit en Allemagne soit en France où la firme havraise Normand se spécialise dans ce type d'unités⁷⁰⁶. L'adaptation aux conditions des mers européennes russes permet toutefois l'émergence d'un type national de contre-torpilleur « *Ilin* ». L'importation de quatorze torpilleurs de haute mer français, britanniques et allemands permet parallèlement aux commandants de la flottille de la mer Noire de déterminer les traits idéaux d'une unité de guerre littorale, le « type Béclicheff » dont les premiers exemplaires sont livrés par des firmes nationales d'Abo, de Poutiloff et d'Ijora.

⁷⁰³ Discussion : « Le torpilleur des origines à 1900 », dans *Marine et Technique (...), op. cit.*, p. 443-444 ; Piotr Olender, *Russo-Turkish Naval War 1877-1878*, Petersfield, MMPbooks, 2017, p. 38, 187-197, 207 et 209-220.

⁷⁰⁴ A. Plotto, *Au service (...), op. cit.*, p. 409.

⁷⁰⁵ https://fr.wikipedia.org/wiki/Paul_Oboukhov

⁷⁰⁶ SHD-V-M, BB4-1449, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaïeff et Sébastopol par M.M. Massé, lieutenant de Vaisseau (et) Romazotti, S/Ingénieur des Const^{ons} navales, au ministre de la Marine, VA Théodore Aube, 30 novembre 1886 ; J. Charles-Roux, « La Marine marchande russe », *Revue des Deux Mondes*, t. 23, 1904.

Sur le plan des savoirs nautiques, la marine russe de la fin des années 1880 apparaît donc en mesure d'intégrer les données techniques des nations les plus avancées et dispose désormais des moyens humains et techniques capables d'innovation. Cette autonomie technique tarde toutefois à émerger, le problème étant ici autant industriel que logistique

b. La lente conquête de la souveraineté manufacturière et logistique

La première faiblesse de la marine de guerre russe est de ne pas disposer d'arsenal ni même d'ateliers spécialisés dans le port de guerre de Sébastopol. Dans une certaine mesure le développement de la navigation à vapeur sur les grands fleuves russes et ukrainiens, mais surtout l'émergence d'un réseau ferroviaire russo-ukrainien corrigent ce handicap puisqu'il devient possible de faire parvenir à Sébastopol des chaudières, des moteurs et des appareils provenant soit des usines nationales ou établies en Russie — Baird, Cockerill — soit des firmes européennes spécialisées. L'arsenal de Nikolaev peut également bénéficier de ces transferts. La mauvaise organisation des équipements et des dépôts charbonniers ne cesse d'impressionner défavorablement les observateurs étrangers, alors que les ressources énergétiques, la houille bien sûr, mais également le pétrole de la Caspienne, sont à proximité relative. La véritable fragilité du système logistique russe est l'éclatement des sites, hérité de la lente conquête de l'Ukraine puis de la Crimée, et leur spécialisation. Tandis que Nikolaev, totalement à l'abri d'une frappe ou d'une descente, demeure un grand port de construction navale, tant militaire que civil, Sébastopol est, avant tout, une rade militaire et une base de ravitaillement. À la fin du siècle, la dispersion des sites de fabrication, de montage et de réparation entre Odessa, Nikolaev et Sébastopol est la cause de faiblesses récurrentes, particulièrement à Sébastopol, où la flotte dépend des moyens de la Société russe de navigation. Disposant d'ateliers et de formes, cette compagnie est certes en mesure d'assumer la construction des navires de guerre de 10 000 tonnes. Très mesuré, le rapport de 1890 du commandant Voiellaud parle d'une « complète réussite » après le lancement du cuirassé *Catherine II*, réalisation nationale. Mais s'agit-il d'un chantier naval *stricto sensu* ? Achetés par la Couronne à la fin du siècle, les ateliers sont avant tout voués à la réparation comme au montage. Comme les composantes essentielles du *Catherine II*, au premier chef la machinerie *compound*, et de ses *sister-ships* viennent d'usines différentes, leurs performances respectives ne sont pas identiques⁷⁰⁷. Sébastopol demeure encore un grand atelier d'assemblage et d'ajustage des pièces fournies par les centres industriels de la capitale et de la Baltique. À dire vrai, ce problème est-il propre à la Russie ?

Le second handicap de la Russie tient à son entrée tardive dans l'industrialisation dont les secteurs émergents, après 1870-1880, sont et demeurent le monopole des puissances anciennement industrialisées. Si les Russes disposent d'une maîtrise certaine des filières pionnières que sont, au début du siècle, la chauffe au pétrole et la propulsion électrique, la plupart des nouveaux équipements et des matériels de pointe indispensables — l'électrification des commandes et des appareils, les aciers spéciaux, les moteurs diesel — doivent être acquis auprès de fournisseurs

⁷⁰⁷ SHD-V-M, BB7-23, LV Voiellaud au ministre de la Marine, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Enregistré, le 8 janvier 1891, par la 1^{re} s.ⁿ de l'EMG de la Marine.

étrangers. Avant le début du siècle, tous les programmes navals en mer Noire sont inévitablement affectés par les avancées étrangères. En novembre 1890, des essais de tir menés à Ochta prouvent la supériorité des aciers Schneider sur les plaques Vickers et Brown (*compound*). Dernier de sa série à avoir été équipé de plaques *compound* Camel, le cuirassé *Saint-Georges-le-Victorieux* est destinataire de cette technologie de pointe⁷⁰⁸. L'appel à l'étranger ne peut bien sûr que satisfaire la France dont l'influence financière est prépondérante. Entre 1885 et 1904, ce ne sont pas moins de 81 millions de francs de commandes que les Russes passent aux firmes qui s'efforcent de russifier leurs séries⁷⁰⁹. Nécessaires, ces achats sont le premier pas d'une pleine souveraineté russe, exploitant la compétition acharnée que se livrent les grands « marchands de canons » français, anglais et allemands⁷¹⁰. Comme par le passé, l'imitation des unités achetées, l'assimilation des procédés étrangers et des accords spéciaux de transfert technologique ou de rachats limités sont les clés d'une souveraineté à laquelle ne peuvent prétendre les autres États de la mer Noire. Plusieurs indices, tels que la réduction des commandes après 1898, donnent à voir l'émergence d'une filière navale indigène, capable désormais de manufacturer les blindages et la grosse artillerie. La construction d'un système industrialo-militaire s'avère lente toutefois et reste inachevée à la veille de la Grande Guerre. Il faut ainsi attendre le flux des capitaux français et belges, mais également la constitution d'alliances industrielles, pour doter les ports de la mer Noire d'authentiques établissements tels les « Chantiers navals, Ateliers et Fonderies de Nikolaev » et la « Société métallurgique des Aciéries de Taganrog »⁷¹¹. Au tournant du siècle, alors que les menaces d'une grande guerre navale se profilent à l'horizon, la marine russe peut-elle oser faire mieux qu'une guerre de côtes et tenir les parages de ses mers intérieures ? Trop de navires sont de conception étrangère, met en garde le commandant Hautefeuille en octobre 1896, avant de rappeler la faiblesse nationale de certains secteurs cruciaux comme la fabrication des plaques de blindage⁷¹². Commentant, l'année suivante, un meurtrier accident de tir survenu en Méditerranée, le même attaché naval incrimine la transformation du système de verrouillage du canon de 120 mm, issu du système Canet, mais que l'usine d'Oboukhoff avait dangereusement simplifié⁷¹³. Comment imaginer, dans de telles conditions, la Russie capable de se confronter aux Britanniques et d'épauler efficacement la France ?

⁷⁰⁸ *Ibidem*.

⁷⁰⁹ À titre d'exemple : H. Mallet, « Le torpilleur d'escadre *Lieutenant-Bourakov*. Construction d'un modèle », *Neptunia*, 295, Septembre 2019, p. 11-21.

⁷¹⁰ Claude Beaud, « De l'expansion internationale à la multinationale Schneider en Russie (1896-1914) », *Histoire économie et société*, 4^{ème} année, n° 4, 1985, p. 581-582 ; 589.

⁷¹¹ http://www.wallonie-en-ligne.net/1995_Wallonie_Atouts-References/1995_ch18-2_Oris_Michel.htm

⁷¹² SHD-V-M, BB 7-23, Commandant Hautefeuille, au ministre de la Marine, VA Besnard, 1^{er} octobre 1896.

⁷¹³ *Ibidem*, Le même au même, 21 mars 1897.

4. 1. 4. La Turquie hamidienne contrainte à acheter ses navires « au bazar d'à côté » pour parer les menaces russe et grecque

En tournant le dos, à la fois pour des raisons budgétaires et politiques à la flotte que lui avait léguée son prédécesseur, le sultan Abdülhamid oriente en 1877 la marine ottomane dans une politique défensive. L'objet principal de cette décision est de faire porter sur les forces navales la sécurité des Détroits et des principaux ports marchands. Dans une certaine mesure, cette orientation reprend les propositions des militaires et des marins occidentaux du milieu du siècle qui recommandaient aux Turcs de bien tenir le delta du Danube et de renforcer les défenses du Bosphore⁷¹⁴. À long terme, la conservation d'une flotte à l'ancre, dont les matériels ne sont presque jamais renouvelés, mine la valeur dissuasive dont jouit l'escadre jusqu'au milieu des années 1880. Renonçant à se lancer dans un programme d'armements neufs, l'empire hamidien lui préfère la refonte des unités lancées entre 1865 et 1875 auxquelles les chantiers allemands et italiens rendent une certaine valeur opérationnelle⁷¹⁵. Les achats de torpilleurs français, étudiés de près par Daniel Panzac, complètent cette tentative de relèvement. Le bilan de ces mesures est médiocre. Le pragmatisme du Sultan, réhabilité par les travaux les plus récents, n'a pas toutefois permis à sa marine de s'affranchir de son ancienne dépendance technique⁷¹⁶. Faute de disposer d'un système de contrôle efficace au moment d'en prendre réception (i.e. recette), les unités achetées à la firme Schneider sont d'une médiocre qualité, tandis que les unités refondues ne peuvent qu'être un pis-aller⁷¹⁷. À la fin de la décennie 1890, cette politique de rapiéçage se révèle calamiteuse. Ayant acquis une escadre de cuirassés modernes, la Grèce peut débarquer librement des armes et des volontaires en Crète en 1897, quand l'île devient incontrôlable. Cette même maîtrise maritime permet également d'agir librement le long des côtes épirotes et de conduire des frappes sans subir de représailles. Si l'armée grecque est balayée en Thessalie, le déséquilibre naval entre les deux pays belligérants est tel qu'il incite le ministre de la Marine ottoman à ne pas contresigner l'ordre d'attaquer en mer Égée afin d'éviter de subir un revers qui aurait amoindri les succès militaires⁷¹⁸.

Après la déposition du Sultan-Calife en 1908, le gouvernement Jeune-Turc se lance enfin dans une course aux armements navals avec la Grèce. Désireux de prendre l'ascendant par la possession de grandes unités de ligne, les Ottomans comprennent la nécessité d'une base industrielle et technique. L'urgence militaire, les tractations navales grecques en Italie, la voix scandalisée de l'opinion publique imposent au gouvernement du Sultan de se tourner vers l'industrie étrangère. Outre les bâtiments rénovés après la guerre de Thessalie en 1897, la Porte achète à l'empire allemand des pré-*dreadnought* modernisés, mais que la marine impériale ne veut plus garder en mer du Nord après la réorganisation des flottes métropolitaines britanniques. Outre le cuirassé *Kurfurst*

⁷¹⁴ A. Slade, *La Turquie (...), op. cit.*, t. III, p. 174.

⁷¹⁵ B. Langensiepen et A. Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy (1828-1923), op. cit.*, p. 10.

⁷¹⁶ D. Panzac, *La marine ottomane (...), op. cit.*, p. 373-375.

⁷¹⁷ *Ibidem*, p. 422-424.

⁷¹⁸ SHD-V-T, 7 N, 1351; EM de l'Armée, 2^e bureau, « Évènements sur la frontière gréco-tuque », 22 avril 1897.

Friedrich Wilhelm, vendu en septembre 1910, la Turquie acquiert le *Weissenburg*, un autre pré-*dreadnought* qui, sorti des chantiers *Vulkan* en 1891, avait été refondu en 1903-1905. Les Britanniques, les Américains, et les Français, mais dans une bien moindre mesure; reçoivent parallèlement la commande d'unités de second rang.

4. 2. Dans les deux empires : des moyens humains insuffisants, mal exercés et sélectionnés

Opposer les nations proprement maritimes (*i.e.* commerçantes, libres, civilisées etc.) aux nations continentales, vouées par atavisme ethnique ou confessionnel à leur glèbe, est un archétype ancien, mais qui prend, au second XIX^e siècle, une ampleur nouvelle avec la mondialisation maritime des économies et l'essor de l'impérialisme anglo-saxon⁷¹⁹. Bien avant que Mahan ne leur donne le poids de son autorité, ces poncifs ont été régulièrement repris et développés dans les rapports navals concernant la Turquie et l'empire russe⁷²⁰. Autorisé en 1849 à visiter les ports russes de la mer Noire, le commandant du stationnaire de Constantinople signale l'emploi du « rebut » de l'armée dont un tiers de Grands-Russes et de Cosaques, un tiers de Polonais, « la plupart juifs », sans doute éloignés à dessein de leur pays, et un tiers de vagabonds. Si « les Juifs polonais (...) forment les plus vaillants matelots », le commandant de La Roncière Le Noury juge leur mobilisation inepte pour une marine navigant trop peu pour amariner ses équipages⁷²¹. Le journaliste et grand voyageur Paul Merruau (1812-1882) dit une chose fort banale en écrivant en 1876 : « Le paysan russe se familiarise avec le navire, (...) où il finit par contracter des habitudes. Cela suffit, avec les exercices de chaque jour et l'action d'une discipline très sévère, pour transformer en un matelot passable la recrue la plus attachée au sol (...). La race est d'ailleurs naturellement patiente, docile, résignée. Elle aime la patrie ; elle est profondément dévouée au tsar, imbue de l'idée que son sang et sa vie lui appartiennent⁷²² ». Deux décennies plus tard, commentant un grave accident de tir survenu en Crète sur un des navires de la division russe, le commandant Hautefeuille parle d'une calamité banale, tant il est impossible de « transformer en bons canonnières dans un espace de deux mois de pauvres paysans russes ignorants et presque sauvages⁷²³ ». Les mêmes qualités d'endurance et de soumission enveloppent les propos sur la marine de guerre turque. Le patriotisme des Turcs, certes « remarquablement sobres⁷²⁴, comme leur attachement loyal à la dynastie ottomane sont

⁷¹⁹ Lullier (des Vosges), *Mission politique et maritime de la France au XIX^e siècle*, Paris, E. Dentu et F. Humbert, 1865, p. 46 ; « Barbier de La Serre (1764-1826) », dans *Les larmes de nos souverains*. (...), *op. cit.*, p. 48-49 ; art. « Grivel, (1778-1869) », *ibid.*, p. 57-61

⁷²⁰ SHD-V-M, 17 GG 2-1, Commandant Clément de La Roncière Le Noury, « Note sur la marine impériale russe de la mer Noire », 25 février 1849.

⁷²¹ *Ibidem*.

⁷²² P. Merruau, « La marine militaire (...) », art. cité, p. 686.

⁷²³ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille au ministre de la Marine, VA Besnard, 21 mars 1897.

⁷²⁴ SHD-V-M, BB 4-1396, LV de Cornulier-Lucinière, Commandant le *Pétrel*, « Rapport de fin de campagne », 31 janvier 1876.

régulièrement répétés⁷²⁵. Ces vertus ne sont pas sans produire de bons fruits à la mer. En janvier 1910, le commandant du stationnaire de Constantinople, le LV Goisset souligne la docilité des personnels ottomans qui se sont aisément pliés « à la discipline anglaise » qui a été introduite par l'amiral Gamble et ses adjoints. Ces qualités en faisaient-elles pour autant des marins ? Tirant les leçons des victoires ottomanes sur le Danube en 1853, de la belle défense d'Eupatoria et de Kars en 1854, et de la résistance turque à Plevna, deux décennies plus tard, les experts militaires et navals voient surtout dans le Turc un fantassin endurant, excellent sur la défensive. De l'avis général, la recrue anatolienne est, en revanche, un piètre cavalier et sans aptitude navale. Se souvenant de ses navigations au Levant durant la crise de Syrie et sans doute aussi des missions menées en mer Noire, l'amiral Jurien de La Gravière les tient pour le « peuple le moins marin du Monde⁷²⁶ ». Rien ici de bien neuf ni de surprenant pour ceux qui, sur les bancs du collège, lurent les *Perses* d'Eschyle et l'histoire des guerres médiques.

Banales nous l'avons dit, ces diverses remarques sur l'atavisme national et civilisationnel— la Russie terrienne, l'islam fataliste, le Turc cavalier—, ne dominent pas toutefois l'analyse des défaillances navales des deux empires. Comment faire fond sur ces explications racialistes ou culturelles alors que les progrès des marines de guerre allemande, mais également austro-hongroise montrent ce que des puissances jugées terriennes peuvent réaliser par un effort industriel et politique continu ? Leur propre connaissance sociologique et professionnelle de la marine de guerre nationale ne peut qu'inciter les observateurs à la prudence. S'ils jugent ordinairement leur pays comme une nation agricole et terrienne, très provinciale d'esprit, assez rétive à la colonisation, les marins n'ignorent pas que France n'en est pas moins, et depuis des siècles, une grande puissance navale. En outre, les ressources humaines de la Russie et de la Turquie ne sont pas nulles, mais annulées par un train d'erreurs politiques. Dans un remarquable essai consacré à la guerre russo-japonaise, le commandant Daveluy, qui avait vu de fort près en Crète les faibles performances de ses homologues russes, ne parle pas d'infériorité civilisationnelle. L'éloignement certes de ses rares fenêtres maritimes condamna la Russie à des choix délicats en 1904-1905, mais la victoire japonaise fut d'abord le triomphe des justes principes stratégiques — tout concentrer dans les eaux orientales et tout faire pour détruire la puissance maritime russe —, de la confiance nationale et de la cohérence politique. Le manque d'entraînement des équipages russes précipita une défaite déterminée plusieurs années avant le déclenchement des hostilités⁷²⁷.

4. .2. 1. Des populations maritimes assez étoffées

À ces deux empires, il ne manque pas en effet de ces « vrais » gens de mer que la Royale trouve en Provence, en Bretagne comme en Normandie et que la Prusse obtient aussi sur son littoral où une

⁷²⁵ Rien ici de singulier ou de neuf. Le LV Moullec, attaché naval en Espagne durant la guerre civile, ressent de l'admiration pour les combattants communistes dont il loue le professionnalisme et la ténacité et de l'estime pour les *requetes*. Jean-Paul Eyrard, « Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », *Revue historique des armées*, 251, 2008, p. 104-111.

⁷²⁶ E. Jurien de la Gravière, *La Marine d'autrefois (...)*, *op. cit.*, p. 105.

⁷²⁷ R. Daveluy, *La lutte pour l'empire de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 1-3; 227-228.

forme d'inscription maritime mobilise les modestes populations côtières nationale. La Russie comme la Turquie possèdent en effet des populations maritimes auxquels les observateurs français consacrent quelques paragraphes et remarques. À la fin de l'ère hamidienne, la plupart des personnels de l'escadre ottomane sont des « Lazes ou Lazi de la mer Noire », considérés comme un des peuples marins de l'Empire, bien que son « tempérament de pirates » alimente divers désordres. La marine turque peut également mobiliser les Grecs ottomans des îles de l'Asie Mineure, « en leur faisant de beaux avantages » pour avancer leur carrière et leur donner des postes à la mesure de leurs capacités. La Russie pouvait également faire fond sur des populations maritimes, particulièrement nombreuses sur les côtes de la Baltique que ce soit dans le Grand-Duché de Finlande et dans les territoires baltes, germanophones ou non. Dans un article porté, il est vrai, par de lourdes arrières-pensées anti-allemandes, l'explorateur et voyageur Paul Merruau parle de 60 000 pêcheurs et gens de mer dans le golfe de la Baltique. Le gouvernement pouvait aussi recruter les pêcheurs et bateliers du Dniepr et de la Volga⁷²⁸. Donner à ces rares « gens de mer » une place plus importante bute toutefois sur bien des difficultés.

En Russie, l'absence de toute inscription maritime fait défaut, alors que ce système a permis l'émergence d'une marine de guerre dans les États où les gens de mer étaient initialement assez peu nombreux comme la Prusse et la France. En Russie, par ailleurs, les privilèges dont jouissent les Finlandais font perdre à la marine de Saint-André des milliers de marins aguerris qui servent dans la marine marchande. Leur médiocre connaissance du russe, l'unique langue de commandement, ne facilite pas, en outre, l'enrôlement des volontaires baltes issus des bourgeoisies portuaires provinciales et des anciennes familles combattantes⁷²⁹. Envisagées à la fin du siècle, d'autres solutions s'avèrent assez décevantes et butent sur les mêmes obstacles. Expérimentant en mer Noire l'emploi d'auxiliaires, venus de la marine du commerce, l'amirauté russe rencontre en 1890 plusieurs difficultés dont la moindre est l'ignorance du russe par des hommes qui, provenant des provinces baltes, quittent pour la première fois leurs régions d'origine.

Dans l'empire Ottoman, le grand obstacle est posé par la loyauté douteuse des sujets helléniques, tout à la fois chrétiens orthodoxes comme les Russes, et proches des sujets du royaume des Hellènes. La professionnalisation du service militaire n'avait certes jamais été un obstacle à l'époque moderne, les sujets grecs du Sultan ayant alors le droit de servir sur ses navires où leurs matelots furent de précieux auxiliaires. Les « Grecs » comme les « Arméniens » étaient également très présents dans l'arsenal de Constantinople. La création du royaume des Hellènes, qui récupère en 1830 une large fraction des communautés insulaires hellénophones égéennes, l'énosisme militant comme le déclin de la marine ottomane après 1878 mettent fin à cette filière nationale de recrutement. Alors qu'une grande partie des équipages sont encore grecs en 1877, écrit M. Roubiček, les rapports ne parlent, un quart de siècle plus tard, que de Lazes et de Turcs⁷³⁰. Sans doute, la turquisation de la marine du Sultan a-t-elle été plus précoce. Daniel Panzac, dont le travail s'appuie sur des sources ottomanes, juge ainsi ce processus accompli au milieu du siècle, soit une

⁷²⁸ P. Merruau, « La Marine militaire (...) », art. cité, p. 688-691.

⁷²⁹ *Ibidem*.

⁷³⁰ M. Roubiček, *Ottoman Navy (...)*, *op. cit.*, p. 17.

génération après Navarin, la marine turque prélevant désormais le gros de ses marins musulmans sur les côtes anatoliennes⁷³¹. Encore majoritairement chrétienne après la guerre d'Indépendance hellénique, la main d'oeuvre qualifiée de l'arsenal de Constantinople connaît, selon toute vraisemblance, une évolution similaire⁷³². La révolution Jeune-Turque ne modifie pas la donne. Le service dans les forces armées étant alors étendu à toutes les composantes nationales et confessionnelles de l'empire ottoman, les observateurs français anticipent l'emploi des populations hellénophones ottomanes qui se consacrent au commerce⁷³³. « Presque toujours intelligents et marins », les sujets grecs du Sultan vivant dans les Détroits, sur les bords de la mer Noire comme dans les ports d'Asie mineure, peuvent rendre d'éminents services à la marine turque rappelle, en novembre 1909, un rapport dactylographié de l'attaché militaire à Constantinople. La prochaine incorporation des sujets grecs, conclut-il, peut être plus utile encore si ces hommes rejoignent les états-majors⁷³⁴. Espoirs déçus toutefois. Si l'insertion des minorités chrétiennes et non-turques dans l'armée est un processus bien connu, le recrutement des Grecs ottomans semble avoir tardé et n'apparaît pas dans les compte-rendus de la Première guerre balkanique. La course aux armements navals entre la Grèce et la Turquie, particulièrement vive les années précédentes, les sympathies énosistes des Grecs ottomans, la méfiance du commandement turc se sont ici conjuguées pour barrer la marine ottomane à ses recrues les plus compétentes⁷³⁵.

4. 2. 2 ...mais des escadres au souffle court

Alors qu'elles ne disposent que d'un trop petit nombre de gens de mer, les deux marines turque et russe n'exercent pas suffisamment leurs personnels. Non seulement les entraînements sont trop brefs, mais les croisières suivent des circuits limités. Dans ses moins mauvaises heures, l'escadre ottomane post-hamidienne parcourt la mer Égée, mais ne se hasarde pas au-delà faute de charbon. En mer Noire, l'escadre russe de Nicolas I^{er} longe les côtes ukrainiennes et caucasiennes⁷³⁶. Malgré son relèvement à la fin du siècle, la flotte de la mer Noire demeure une flotte estivale, dont les sorties et les exercices durent moins de cinq mois, de mai à septembre. Dans une certaine mesure, les marins français apportent quelques explications et nuances à cette apathie.

Les conditions atroces de la navigation hivernale sont la première cause d'une navigation printanière et surtout estivale en mer Noire. Cette contrainte climatique, bien connue des marins français depuis 1853-1854, conditionne également les opportunités stratégiques d'une coopération

⁷³¹ D. Panzac, *La marine ottomane (...), op. cit.*, p. 344-345.

⁷³² P. Decencièrre & G. Emiroglu, « L'arsenal d'Istanbul (seconde partie 1800-1920) », *Neptunia*, n° 295, septembre 2019, p. 27.

⁷³³ SHD-V-M, BB 7-132, « Renseignements sur la marine turque », 18-19 novembre 1909 ; O. Moreau, *Réformes militaires ottomanes (...), op. cit.*, p. 12-13.

⁷³⁴ SHD-V-M, BB 7-132, LV G. Goisset au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrère, « Rapport sur la Marine ottomane », 26 janvier 1910.

⁷³⁵ O. Moreau, *Réformes (...), op. cit.*, notes 52 et 53.

⁷³⁶ A. Slade, *La Turquie (...), op. cit.*, t. III, p. 153.

navale. Évoquant, en décembre 1896, les chances d'une descente russe contre le Bosphore, l'attaché militaire en Russie rappelle l'impossibilité absolue de toute opération immédiate, soit navale et amphibie : « Pour le moment du reste on est tranquille. La mer Noire est à l'état de tempête presque permanent. La mauvaise saison ne cesse guère qu'au commencement de mars. Jusque là, il est probable qu'on ne tentera rien qu'à la dernière extrémité. L'hiver s'annonçant comme très froid, il est probable que le port d'Odessa va geler ce qui lui arrive en moyenne 30 jours par an⁷³⁷ ». Analysant le risque d'une frappe amphibie contre la capitale ottomane, le commandant Hautefeuille, nommé à l'ambassade à Saint-Pétersbourg en décembre 1894, partage la même analyse. Base de soutien des navires de transport et de la flotte volontaire — *i.e.* auxiliaire —, le port d'Odessa « d'où doit partir le premier échelon, est bloqué par les glaces charriées par le courant du Dniepr et cela jusqu'à 2 et 3 milles au large. Cette année, l'hiver est très rigoureux. Je crois donc que nous avons du répit jusque vers mars⁷³⁸ ». Dans ces conditions extrêmes, les sorties exclusivement estivales n'ont rien d'étonnant ni même de bien singulier. En effet, les autres escadres européennes évoluant en Méditerranée s'en tiennent, durant l'hiver, à de courts exercices à proximité de leurs bases sans oublier la Riviera niçoise, cet éden des marins de la Belle Époque. Ce qui frappe surtout les observateurs français, marins ou non, est la faible amplitude des croisières russes comme la médiocrité des exercices menés en mer Noire. En 1893, le commandant Davin, attaché naval en Russie, parle d'un triangle Otchakoff-Sébastopol-Batoum où se meut l'escadre, les grands torpilleurs et les transports de mines accomplissant en revanche quelques reconnaissances sur la côte bulgares. Trois années plus tard, le commandant Hautefeuille, qui a, il est vrai, la dent dure d'une rosse, dit son étonnement devant l'imprévoyance des Russes. Les alliés de la France « ne font aucun exercice à bord » ni aucune sorte d'entraînement, alors que l'éventualité d'une attaque du Bosphore est envisagée⁷³⁹. Dès le mois de septembre, et jusqu'au mois de mai, tous les navires rallient Sébastopol pour y être désarmés. Suivant la tradition, les équipages de chaque navire soit demeurent à bord soit débarquent pour être logés dans les grandes casernes que l'Amirauté russe fait construire au début des années 1890. Dans l'analyse globale de cet immobilisme hivernal, les raisons budgétaires, pourtant soupçonnées, cèdent alors la place soit à l'imprévoyance slave soit à l'apathie routinière d'un régime despotique où l'énergie collective n'existe pas.

Autrement plus graves après 1878, les contraintes budgétaires dont souffre la marine ottomane, surdimensionnée par la volonté du sultan Abdülaziz, n'ont pas échappé aux observateurs français. Pourtant, dès la fin du XVIII^e siècle, les efforts de la Porte pour relever la puissance maritime turque ont marqué les esprits, particulièrement en France dont plusieurs officiers ont été mêlés de près à ces tentatives. Cet intérêt, mêlé de sympathie, reprend à la fin du premier XIX^e siècle, quand la Russie de Nicolas I^{er} semble vouloir renverser l'équilibre précaire du traité de Kainar-Kheradji. Étrillée à Sinope, où elle montre la même pugnacité qu'à Navarin, la marine ottomane semble enfin, après 1856, connaître un durable relèvement par des achats massifs d'unités nouvelles et l'appel à

⁷³⁷ SHD-V-M, BB 7-23, Extrait d'un rapport de l'attaché militaire en Russie, 1^{er} décembre 1896.

⁷³⁸ *Ibidem*, CF Hautefeuille au ministre de la Marine, VA Besnard, 22 décembre 1896.

⁷³⁹ AMAE-La Courneuve, CPC-Russie 1896-1914 (84), Le même au même, 23 décembre 1896, Rapport télégraphié et chiffré communiqué à Quai d'Orsay.

l'aide de marins britanniques consommés. Ce relèvement ne survit pas aux difficultés budgétaires colossales qui précèdent et suivent la crise d'Orient de 1875-1878. Les marins français ont bien naturellement signalé les « embarras du Trésor » dans leurs rapports. Frappés par le départ de la quasi totalité des mécaniciens étrangers qui travaillaient dans l'arsenal à l'époque d'Abdülaziz, le LV Massé et le sous-ingénieur Romazzotti avancent cette explication budgétaire. Chichement et irrégulièrement payés, les ouvriers et les ingénieurs turcs désertent leurs postes, pratiquent la « perruque » et revendent ce qui peut être vendu.

« D'ailleurs toutes les constructions ou réparations de navires faites dans l'arsenal ne sont que matière à prévarications diverses et les matériaux dits de première qualité et achetés comme tels, qui doivent servir à ces travaux, se trouvent généralement transformés dès leur entrée dans l'arsenal en matériaux de rebut avec lesquels il est bien difficile de produire quelque chose de durable. C'est ainsi, par exemple, que nous avons vu travailler une pièce de bois de chêne à moitié pourrie et qui était destinée à former l'étrave neuve d'un bâtiment en réparation : le reste est à l'avenant⁷⁴⁰ ».

Connaissant bien l'arsenal, où travaillent encore en 1883 une dizaine d'ingénieurs et de mécaniciens britanniques, les agents du *Naval Intelligence Department* enregistrent les effets désastreux de ces arriérés prolongés sur une communauté d'ouvriers de l'État. Confronté à une grève désespérée, le gouvernement propose, en 1883, le départ volontaire aux personnels assortie d'une pension, ce que plus de la moitié d'entre eux choisissent. Cette contraction frappe également de plein fouet le corps des officiers.

4. 2. 3. L'absence d'un corps homogène d'officiers supérieurs et d'administrateurs : le vrai mal de l'autocratie et du despotisme

Que le peuple turc puisse fournir de bons navigateurs, les rapports n'en doutent pas et reconnaissent cette vertu à plus d'un chef d'escadre. Les rapports des attachés navals en Russie et des stationnaires de Constantinople mettent également en avant quelques amiraux russes de première qualité comme l'amiral Lazareff « plein de vigueur et d'énergie », dont un rapport de 1849 souligne la popularité⁷⁴¹. À la fin du siècle, certaines figures de la marine de Saint-André sont décrites avec sympathie par les attachés navals français : l'amiral Makarov, un héros des combats de 1877-1878 et dont l'habileté tacticienne est reconnue, mais également l'amiral Tyrtoov, que le commandant Hautefeuille tient pour un homme intègre et dynamique⁷⁴². Les notices biographiques communiquées à Paris durant la Première guerre balkanique signalent également quelques marins turcs sortant de l'ordinaire. Majoritairement recrutés dans la capitale et ses environs, souvent issus de familles navales ou liées à la marine ottomane, les élèves officiers turcs sont, somme toute,

⁷⁴⁰ SHD-V-M, BB 4- 1449, LV Massé et le s/s-ing^r des constructions navales Romazzotti, « Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaiëff et Sébastopol », au ministre de la Marine, VA Aube, 30 novembre 1886.

⁷⁴¹ SHD-V-M, 17 GG 2-1, Commandant La Roncière Le Noury, « Note sur la marine impériale russe de la mer Noire », 25 février 1849.

⁷⁴² SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille au Ministre de la Marine, VA Besnard, 22 décembre 1896.

sociologiquement proches de leurs pairs français ou britanniques⁷⁴³. Comme l'arbre ne cache jamais la forêt, le portrait collectif des officiers de marine russes et turcs n'en est que plus sévère.

Faute d'entraînements poussés et variés, leurs qualités manoeuvrières sont ordinairement médiocres. Après des années d'immobilisation dans la Corne d'Or le simple fait de faire manoeuvrer en ligne l'escadre est tenu comme un exploit en 1909. Les évolutions rudimentaires des escadres turques, comme la médiocrité de leurs tirs n'étonnent pas les observateurs français qui sentent, bien au contraire, les progrès accomplis sous l'égide des instructeurs anglais. L'insurmontable défaillance est l'absence d'un vrai corps d'officiers, dont l'homogénéité seule est le garant de tout effort et de tout redressement. Cette absence d'un grand corps bien soudé est commune aux deux empires, jugent les observateurs occidentaux qui voient dans les empires austro-hongrois et allemand de superbes contre-exemples. Tandis que la morgue aristocratique et l'autocratie sont intégralement responsables de la pénurie d'un bon encadrement en Russie, le despotisme ottoman interdit l'émergence d'une communauté d'officiers de marine. Inlassablement, les rapports comme les anecdotes stigmatisent la défaillance structurelle de deux États autoritaires, sans rigueur administrative, sans doctrine stratégique ferme, où les modes de promotion des officiers et des sous-officiers ne répondent ni aux exigences professionnelles ni aux fondements éthiques du métier des armes. Au-delà de la justesse de leur analyse, les critiques, les moqueries mêmes des observateurs français révèlent leur incapacité à comprendre les mécanismes du pouvoir au sein de deux Empires qui restent, pour le meilleur et pour le pire, fidèles à des usages de promotion comme à des valeurs de commandement que les marins et les soldats de Louis XIV, voire de Louis XVI auraient bien saisis.

a. Apathie, champagne et patronage imprudent : les maux ordinaires du commandement russe

L'autocratie et la sélection toute aristocratique des officiers sont, de l'avis des experts nationaux, la source de maux divers. La plupart des officiers russes, notent les attachés français, manifestent une peur malade de se compromettre auprès du gouvernement. La crainte de cabales et des dénonciations revient régulièrement dans les rapports. À cela s'ajoute la transposition à bord des navires russes d'une société façonnée par des siècles de servage, mais dont les nobles sont dépourvus de l'éthique chevaleresque des nobles familles créoles des Antilles et des *gentlemen* confédérés. Très fêtards, buvant bien sûr beaucoup, traitant durement leurs hommes, les commandants russes peuplent les souvenirs des stationnaires du Levant et de Crète. Leurs comportements égoïstes contredisent absolument les vertus du « bel officier de marine », tout à la fois savant, bienveillant et maître de lui. Leur comportement de hobereaux en goguette dans les eaux crétoises, smyrniotes et niçoises contraste, en outre, fâcheusement avec la sobriété des Turcs et l'austérité vite légendaire des marins bulgares. Promenés à Paris en 1893, où ils sont l'objet d'un enthousiasme populaire exubérant, les officiers de l'amiral Avelane impressionnent le diplomate

⁷⁴³ On s'appuie ici sur l'analyse prosopographique que donne Daniel Panzac des officiers de marine ottomans à la fin de l'empire : Daniel Panzac, « Entre carrière et politique : les officiers de marine ottomans à la fin de l'empire (1863-1923) », *Turcica*, 33, 2001, p. 63-83 et particulièrement les pages 75-78.

Auguste François (1857-1935) — un vieux consul « chinois » nullement du genre émotif — par leur impassibilité inhumaine. Parallèlement les personnels de l'escadre, accueillis en France, sont conformes à la vieille réputation d'ivrognerie bestiale des Slaves. Parvenant à Toulon à la veille du départ des forces navales russes, ce haut-fonctionnaire aguerri et caustique se fait l'écho de l'irritation du commandement supérieur après « plusieurs semaines (sic) de souleries patriotiques et de fraternisation avec leurs camarades russes qui, dans le genre, étaient d'un exemple bien malsain pour les nôtres⁷⁴⁴ ». Souvent rédigées après 1905 et parfois après la Grande Guerre, ces diverses charges sont à prendre avec une certaine prudence. Aux souvenirs dramatiques de la guerre civile russe et des malheurs de la flotte de Bizerte, s'ajoute l'amertume d'avoir tant espéré de l'alliance franco-russe qui, loin d'empêcher la Grande Guerre, contribua à la précipiter⁷⁴⁵. Si la vérité sur la marine russe se trouve bien à mi-chemin entre l'exaltation de 1893 et l'amertume de l'après-guerre, il n'en reste pas moins que l'impression générale que fit la marine russe d'Alexandre III et de Nicolas II sur les observateurs contemporains les mieux qualifiés demeura médiocre.

Les pouvoirs considérables dont bénéficient les chefs de la flotte de la mer Noire suscitent également des commentaires très réservés, mais sans doute plus pertinents. Certes quelques chefs énergiques parviennent à réveiller leurs subordonnés quitte à chasser les plus indociles, mais le fonctionnement administratif souffre de ne pas être systématiquement soumis aux procédures ordinaires de contrôle interne et de vérification externe qui sont en usage dans les pays occidentaux. Avant 1905, il n'y a ni enquête parlementaire ni travail journalistique à craindre. Suspectant un colossal système de détournement — estimé à 800 000 roubles en 1897 — au détriment du charbonnage de la flotte de la mer Noire, l'Amirauté russe se heurte aux dénégations du commandant en chef de la flotte et des ports, l'amiral Kopytov, qu'il faut démettre de ses fonctions, avant d'arrêter une trentaine d'officiers. Alerté, le commandant Hautefeuille la tient pour révélatrice d'un fonctionnement en circuit fermé propice au clientélisme comme à la prévarication⁷⁴⁶. Le second travers de cette direction verticale est de subir sans correction les effets du clientélisme et de l'autocratie. Certes, les princes de la dynastie Romanoff sont des patrons enthousiastes de la marine impériale, mais cette protection n'est pas sans dangers. Certains choix coûteux, tels les cuirassés *popovkas* que défendit le grand-duc Constantin (1836-1881), eussent été impossibles dans les marines occidentales habituées à passer les projets les plus novateurs au filtre des exigences des commissions spécialisées dont l'avis, raisonné, était exceptionnellement récusé.

b. « Mignons », gitons et corruption : comment bâtir une marine ottomane sans de vrais officiers ?

Si le tableau des officiers russes qu'en donnent les marins français est assez critique, celui qu'ils dressent de leurs homologues ottomans est bien plus sombre. À certains égards pourtant, la

⁷⁴⁴ Auguste François, « Les fêtes de l'alliance franco-russe de 1893 », *Revue Russe*, n° 7, 1994, p. 50. Le diplomate exagère la durée de la présence russe.

⁷⁴⁵ *Ibidem*, p. 37-51. Particulièrement les pages 40 et 42-43.

⁷⁴⁶ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille, au ministre de la Marine, VA Besnard, 27 mars 1898.

formation des officiers ottomans répond aux canons méritocratiques français. Les rapports ne manquent pas ainsi de signaler l'existence d'établissement spécialisés, telle cette école navale fondée en 1838, dont les cursus sont assez proches de ce que suivent les futurs officiers sur le *Borda*⁷⁴⁷. Avec de fortes contraintes budgétaires, la formation des futurs officiers semble avoir été d'une certaine tenue dans les années 1860-1870 puis entre 1890 et 1905. La première critique porte sur la présence, au sein même du haut commandement, d'officiers parfois issus du rang, rarement compétents, et dont la promotion heurte les réflexes corporatistes des officiers français très majoritairement issus de l'École navale. Voir un officier turc, quelque peu débraillé, faire son marché suscite une telle émotion qu'un stationnaire écrit se refuser à saluer de tels hommes ... en oubliant que de telles scènes débonnaires sont communes dans le Toulon des années 1890. En outre, la majorité des officiers subalternes et supérieurs sont des *mektepli*, des hommes issus de l'école navale turque⁷⁴⁸. Le discrédit vient surtout de l'inutilité supposée de la marine du Sultan. Alors que les généraux ottomans, même peu instruits, sont respectés pour leur expérience combattante, acquise sur de nombreux champs de bataille, leurs homologues de la marine sont notoirement condamnés à de courtes évolutions. L'immixtion du Palais dans les promotions navales introduit enfin une touche de scandale à ce triste tableau d'apathie et de nullité professionnelles. La marine ottomane est bien en effet une arme politique, le gros des navires, les écoles navales, l'arsenal comme les bureaux ministériels se trouvant à Constantinople et dans ses proches environs. Quand le Sultan veut renforcer ses réseaux et s'il suspecte quoi que ce soit, le Palais alterne les promotions comme les épurations selon des critères politico-personnels. Pour les sultans ottomans, la nomination d'hommes sûrs, tels leurs pages éduqués au palais ou des favoris pris dans le petit peuple stambouliote, prime sur les considérations professionnelles. Au-delà des poncifs lubriques hérités des Lumières sur la pédérasie turque, jugée atavique, les propos acerbes sur les « mignons » du Sultan sont d'une passionnante stupidité. Ils révèlent en effet l'oubli du patronage dynastique et partisan encore banal dans la France du XVIII^e siècle, mais que discréditèrent la Révolution et le culte bourgeois des concours. Persuadés, jusqu'à la fin du siècle, des atouts du favoritisme méritocratique, les marins britanniques ont mieux compris les atouts d'une sélection princière qui, sans tenir compte des mérites professionnels, offrait le mérite de retenir des hommes familiers des habitudes curiales et d'une intelligence déliée. Cette éducation aulique ne permettait pas toutefois à ces chefs d'escadre de bien remplir des fonctions militaires et navales de plus en plus spécialisées⁷⁴⁹. Le regard très négatif que les Français portent sur le corps des officiers de l'ère hamidienne s'estompe après 1908, alors même que demeurent le patronage politique et les clivages ethnico-confessionnels. Dans ses commencements, la révolution Jeune-Turque a suscité en effet l'estime de plusieurs officiers de Marine. En faisant appel explicitement aux valeurs les plus proches du patriotisme français, « l'intégrité de la patrie ottomane », la lutte pour la survie et pour la

⁷⁴⁷ O. Moreau, *Réformes militaires (...)*, *op. cit.*, p. 39.

⁷⁴⁸ D. Panzac, « Entre carrière et politique : les officiers de marine ottomans (...) », art. cité, p.69.

⁷⁴⁹ Patrick Louvier, « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien (1876-1908) », dans Marie-France Badie, Michèle-Caroline Heck et Philippe Monbrun (dir.), *La Fabrique du regard*, Michel Houdiard éditeur, 2011, p. 259-271.

dignité de la Turquie, la volonté de réparer trois décennies supposées de despotisme fanatique, les Jeunes Turcs ne peuvent être indifférents à des hommes pour qui éthique patriotique et culture professionnelle ne sont pas dissociables. L'épuration des officiers les plus loyaux au Sultan déchu, comme la mise à la retraite des officiers les plus âgés et les plus compromis dans les défaites de 1911-1913 vont alors dans le sens d'un travail désespéré de relèvement. Ni Loti ni Farrère, tout épris de la culture ottomane, n'ont alors le monopole de la turcophilie navale. L'écho de cette sympathie anime ainsi les rapports du CA Dartige du Fournet qui, placé à la tête de la 2^e Division légère, assiste aux péripéties de la Première guerre balkanique, aux revers navals comme à l'effondrement de la résistance ottomane⁷⁵⁰.

4. 3. Un bien médiocre second face au Royaume-Uni : à quoi bon l'alliance russe ?

Quels services peut donc rendre à la France la flotte russe dans une guerre générale ? La question se pose bien sûr avant que l'alliance franco-russe ne devienne un élément constant de notre diplomatie. Avant 1885, l'éventualité d'une lutte opposant les forces navales russes aux escadres britanniques est envisagée, à juste titre, comme une confrontation du faible au fort dont le théâtre ne peut être que les côtes russes ou proches de la Russie. Engagé après 1885, le lancement de quatre unités modernes de la classe *Catherine II* (1886-1893) donne à la Russie les moyens d'une action en profondeur en mer Noire. Visitant la Crimée et les ports de la mer Noire, deux officiers missionnés jugent ces navires « puissamment armés, assez fortement cuirassés et possédant une vitesse de 15 à 16 noeuds⁷⁵¹ ». Sans ignorer les défauts de ces unités, les rapports des attachés français — et de leurs homologues britanniques — sentent, également, le franchissement d'un verrou administratif et technique⁷⁵². Inévitablement, l'utilité de cette flotte de la mer Noire dans une guerre opposant la France à la Triple, alliée ou non aux Britanniques est débattue, sans perdre de vue l'hypothèse d'une confrontation directe anglo-russe et franco-britannique

4. 3. 1. Avant Fachoda : les Russes peuvent tout au plus bloquer le Bosphore

Dans l'hypothèse d'une confrontation contre la Triple, sur laquelle planche une commission de six officiers en 1892, les experts du 3^{eme} bureau envisagent avec bien des réserves, voire une certaine crainte, le forçement du Bosphore, suivi d'une manoeuvre de revers. Non seulement, les dispositions du traité de Paris de 1856 conservent au Sultan le droit de refuser le passage des Détroits à une flotte étrangère, mais le passage forcé « ne saurait laisser l'Angleterre indifférente⁷⁵³ ». Les évolutions de l'escadre de Malte avant la guerre de Crimée puis durant la crise

⁷⁵⁰ SHD-V-M, BB 7-121, CA Dartige du Fournet au ministre de la Marine, Théophile Delcassé, 24 février 1913 ; C. Varfis, « Espace maritime grec et marine hellénique, XIX^e-XX^e siècles », art. cité, p. 90-94.

⁷⁵¹ SHD-V-M, BB 4-1449, Rapport sur les arsenaux de Constantinople, Nikolaïeff et Sébastopol, par M.M. Massé Lieutenant de vaisseau Romazotti, S/Ingénieur des Constr^{ons} navales, 30 novembre 1886.

⁷⁵² SHD-V-M, BB 7-23, LV Voiellaud au ministre de la Marine, « Mer Noire-Sébastopol », Décembre 1890. Enregistré le 8 janvier par la 1^{re} s^{on} de l'EMG de la Marine.

⁷⁵³ SHD-V-M, BB 4-2437, EMG 3^e section, « Opérations de Guerre. Études et notes », Fascicule 4 : « Concours de la flotte russe dans les opérations de guerre contre la Triple Alliance », Juin 1892.

d'Orient de 1876-1878 ne laissent guère d'illusions sur une confrontation inévitable dont la France serait indirectement la victime. Repliée en Méditerranée occidentale où Toulon deviendrait son port d'attache, la division russe du Levant, forte de quelques croiseurs, serait en revanche une utile auxiliaire soit contre le commerce italien soit pour des opérations de reconnaissance. Dans une certaine mesure, la venue de l'escadre russe de la Méditerranée à Toulon en octobre 1893, à l'occasion de la venue de l'amiral Avelan à Paris, préfigure ce partenariat, non sans faire frémir les marins de l'escadre atterrés par cette « collection de sabots, ... de vieilles coques presque préhistoriques⁷⁵⁴ ». Les permissionnaires russes, lâchés sur Toulon, ne font guère pour améliorer le tableau général. Enfin libérés des règlements les rivant à leurs navires, les marins ne tirent-ils pas alors une magistrale, mais embarrassante bordée, que les agents officiels du Quai d'Orsay tentent de réparer après le départ de l'escadre⁷⁵⁵ ?

Envisagée par les Français en 1892, une coopération navale de grande ampleur est examinée sérieusement durant la crise arménienne de 1895-1896⁷⁵⁶. L'initiative est alors toute russe. Proposant, au début de décembre 1896, de prendre le Bosphore et de contrôler le nord des Détroits par une opération amphibie, l'aile interventionniste menée par l'ambassadeur Nelidov se tourne vers le partenaire français pour le sonder. Malgré l'opposition bien connue de Hanoteaux à tout règlement unilatéral et militaire de la question d'Orient, les appels de pied et divers « ballons d'essai » se suivent en décembre⁷⁵⁷. Sans même penser à une manœuvre concertée, très difficile à monter en l'absence de communications rapides, directes et sûres entre Toulon et Sébastopol, les ouvertures informelles faites à l'attaché naval français sont assez limpides⁷⁵⁸. Le renforcement de la présence navale française au Levant inciterait les Britanniques à ne pas s'aventurer en mer de Marmara sans de gros moyens logistiques ni militaires. Sur le papier, le projet est excellent et fait, plus d'une fois, l'objet des analyses les plus pessimistes de l'Amirauté britannique. A. J. P. Marder y voit une des grandes raisons qui menèrent lord Salisbury à renoncer, à la fin de 1896, à la doctrine de neutralisation des Détroits comme à l'internationalisation de ce passage⁷⁵⁹. La proposition russe ne plut guère toutefois aux Français. Les autorités diplomatiques et navales n'oublient pas, en effet, la réduction récente de la division navale russe en Méditerranée. En outre, la difficulté de lancer un corps expéditionnaire au cœur de la saison hivernale ne leur échappe pas⁷⁶⁰. Les divergences de vues au sein du haut-commandement sur le transport des troupes susceptibles de débarquer dans les Détroits sont ainsi signalées par des informateurs bien décidés à ne pas permettre aux « faucons »

⁷⁵⁴ http://ecole.nav.traditions.free.fr/pdf/RIEUNIER%20_RUSSE.pdf, A. François, art. cité, p. 49.

⁷⁵⁵ A. François, « Les fêtes de l'alliance franco-russe (...) », art. cité, p. 50-51.

⁷⁵⁶ SHD-V-M, BB 4-2437, « Opérations de guerre. Études d'ensemble (Avril-Décembre 1892) », Fascicule 4 « Concours de la flotte russe dans les opérations de guerre contre la Triple Alliance », Juin 1892.

⁷⁵⁷ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille au ministre de la Marine, VA Besnard, 22 décembre 1896.

⁷⁵⁸ SHD-V-T, 7 N 1475, Lieutenant-colonel Moulin au ministre de la Guerre, Jules Chanoine, 24 septembre 1898, secret ; Muriel Avice Hanoun, « Un essai de liaison franco-russe par pigeons voyageurs ». Le texte est disponible sur www.stratisc.org2005.http://www.institut-strategie.fr/RIHM_81_AVICE_HANOUN_.html

⁷⁵⁹ A. J. P. Marder, *The Anatomy (...)*, op. cit., p. 272.

⁷⁶⁰ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 22 décembre 1896.

de l'emporter⁷⁶¹. Le plus grave aux yeux des observateurs reste le décalage trompeur entre les annonces des autorités pétersbourgeoises et la réalité que l'on connaît désormais bien. Comme par le passé, l'escadre de la mer Noire reste à l'ancre le plus gros de l'année. Plus grave, les exercices les plus élémentaires ne se font pas toujours à bord même des navires. Examinant, en octobre 1896, l'hypothèse d'une confrontation anglo-russe sur la question turco-arménienne, le commandant Hautefeuille ne croit simplement pas la Russie prête au combat. Employant, en décembre 1896, le terme d'imprévoyance, l'attaché naval conclut de nouveau à l'inefficacité de l'aide navale russe. En cas de conflit majeur et « dans ces conditions », ajoute cet officier très apprécié, « les forces russes en mer Noire ne peuvent être regardées comme un appoint sûr et immédiat⁷⁶² ». Tout au plus, admet-il, les Russes peuvent prendre le Bosphore⁷⁶³.

4. 3. 2. Après Fachoda = Avant Fachoda : une alliance russe sans grand profit

À la fin de la décennie, l'option d'une manoeuvre franco-russe est revue par les analystes français d'un tout autre oeil. La crise de Fachoda pose alors la question d'une coopération tactique en des termes très différents de ceux que les Français avaient envisagés durant la crise arménienne de 1895-1896. Prenant la tête de l'escadre pour visiter les ports du Levant, l'amiral Fournier est invité, à la fin de 1899, à visiter les établissements navals de Sébastopol. Le marin français est également invité à voir les unités russes manoeuvrer. Rédigé dans le contexte du commencement de la seconde guerre des Boers, alors que les Britanniques enregistrent de spectaculaires revers, le rapport du commandant de l'escadre est ouvertement optimiste. Fortes de sept cuirassés, d'une quarantaine de torpilleurs et de deux croiseurs rapides, les forces russes lui semblent en mesure de couvrir le transport d'un corps d'armée qui, jeté sur les deux rives du Bosphore, mènerait une utile diversion. Parallèlement, la « véritable armée d'invasion déboucherait sur les frontières de l'Arménie ». Face à la riposte navale britannique, les Russes bloqueraient le Bosphore « avec des torpilles de blocus » (*i.e.* des mines) et masqueraient leurs grosses unités derrière les collines qui « ferment les portes de la sortie du Bosphore⁷⁶⁴ ». Un plan tout défensif donc, mais qui n'a pas ébloui les attachés navals et militaires en poste en Russie.

Si les Russes semblent bien en mesure de bloquer le Bosphore, que peuvent-ils faire d'autre en cas de conflit opposant la France et son alliée au Royaume-Uni ? Et quand bien même les Russes prendraient Gallipoli, les Britanniques, une fois maîtres de la rade de La Sude, pourraient les anéantir, remarquait en mars 1899 le lieutenant-colonel Moulin⁷⁶⁵. L'impression des meilleurs

⁷⁶¹ *Ibidem*, Le même au même, 27 décembre 1896.

⁷⁶² AMAE, La Courneuve, CPC Russie (84), 1896-1914, CF Hautefeuille (AN-Saint-Pétersbourg) au ministre de la Marine, VA Besnard, 23 décembre 1896.

⁷⁶³ SHD-V-M, BB 7-23, Le même au même, 27 décembre 1896.

⁷⁶⁴ AMAE, La Courneuve, Correspondance Politique et Commerciale, Nouvelle Série, Turquie 300 bis, « Rapport du VA Fournier, commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée au ministre de la Marine Lanessan », 27 décembre 1899.

⁷⁶⁵ SHD-V-T, 7 N 1475, Lt-col. Moulin à l'EMA, 2^e Bureau, 19 mars 1899. Confidentiel.

experts, au premier rang les attachés navals Davin et Hautefeuille, demeure donc lucidement pessimiste. Malgré certains progrès, le constat est sans appel. Trop dépendante techniquement de l'étranger⁷⁶⁶, souffrant toujours d'une mauvaise organisation de ses équipements et de ses dépôts, l'escadre ne peut au mieux que bloquer le Bosphore⁷⁶⁷. Plus grave, l'orientation extrême-orientale de la politique étrangère russe laisse deviner une prochaine confrontation armée dans les eaux sibériennes et coréennes au détriment des capacités de la Russie dans ses mers occidentales. À la fin de 1903, l'escadre russe de la Méditerranée est réduite à quatre unités, une partie des personnels ralliant les eaux asiatiques. Transmise par l'ambassade de France, l'annonce est tempérée par l'engagement russe de ne pas dégarnir définitivement la Méditerranée. La station maintenue dans ces eaux peut et doit continuer « d'être une perpétuelle menace pour les puissances qui combattraient l'influence moscovite dans les parages de la Turquie⁷⁶⁸ ». En dépit de ces paroles rassurantes, l'effort de guerre en Extrême-Orient désorganise effectivement la présence navale russe dans les eaux européennes. Après les désastres de 1904-1905, la France se trouve enfin bien seule et ce pour de nombreuses années, le temps que Saint-Pétersbourg reconstitue deux escadres métropolitaines dignes de ce nom, tandis que les Italiens comme les Autrichiens se lancent dans des projets de rénovation très ambitieux⁷⁶⁹. Entravés par de lourds soucis financiers, qui retardèrent l'achèvement des navires de ligne jusqu'au début de la Grande Guerre, les Russes donnent logiquement la priorité à la Baltique où la menace allemande est la plus sérieuse. C'est donc bien avec les Britanniques, les plus fiables de tous leurs anciens rivaux et les plus puissants de leurs anciens partenaires, que les marins français devaient traiter pour conserver la mainmise globale en Méditerranée occidentale. En dehors des motivations impériales et globales des deux alliés, où s'insèrent et jouent les questions maritimes méditerranéennes, le socle des conversations puis des accords navals franco-britanniques bute systématiquement sur le manque de solidité d'un partenariat entre deux marines dont les moyens et les priorités sont et demeurent par trop dissemblables.

⁷⁶⁶ SHD-V-M, BB 7-23, CF Hautefeuille au ministère de la Marine, VA Besnard, 1^{er} octobre 1896.

⁷⁶⁷ *Ibidem*, CV de Montferrand, 11 novembre 1899, n° 944.

⁷⁶⁸ AMAE, CPC -NS- Russie, 84, Ambassade de France au ministère des Affaires étrangères, 31 décembre 1903.

⁷⁶⁹ Sur les projets et conversations entre les états-majors des des marines, il manque une synthèse comparable à celle que Youri Koroboc a consacrée aux relations militaires franco-russes. CPC, NS- Russie (84), Ambassadeur de France Bompard (Moscou) au ministre des Affaires étrangères, 31 décembre 1903, n° 181 ; Youri Korobo, « Les relations militaires franco-russes de 1870 au lendemain de la guerre russo-japonaise », *Revue historique des armées*, n° 245, 2006, p. 104-121.

III. La Marine et la politique étrangère de la France en Méditerranée

Que la Marine est et doit être un acteur régulier de la politique étrangère de la France sur les côtes européennes et non-européennes est une évidence que les contemporains n'ont jamais questionnée. La contribution des marins à la défense des intérêts nationaux est donc brièvement exposée tant dans les instructions ministérielles que dans les rapports navals⁷⁷⁰. Quelques développements permettent aux chefs de la Marine comme à leurs subordonnés de préciser ce qu'ils entendent par « diplomatie navale » au sens large. Suggérant le renforcement de l'escadre d'évolutions, son chef, le VA Rigault de Genouilly emploie adroitement l'argument de l'intérêt national, le 14 octobre 1862, dans une lettre adressée au ministre de la Marine : « dans l'état actuel des marines du globe, elle est encore, pour l'action politique du gouvernement un levier qui n'est pas sans puissance, l'adjonction temporaire d'une ou deux frégates cuirassés la rendrait, au besoin, considérable ». « Mais ce n'est pas tout », poursuit le marin, navigant alors vent debout sur les eaux de l'épaisse flagornerie, « sous un rapport presque latent, mais qui n'aura pas échappé à la perspicacité de l'homme d'État placé à la tête du département de la Marine, l'escadre rend encore au pays un autre et plus éminent service. Sans causer d'alarmes dans la politique, sans inspirer de défiance aux Puissances étrangères, l'escadre tient sous la main du ministre, des équipages rompus à la discipline, à l'usage des armes, habitués à la navigation⁷⁷¹ ». À la fin de l'Empire, le CF de Vallon rassemble ainsi ces thèmes pour justifier l'existence une force pérenne, éprouvée et moderne, capable d'agir et d'intervenir dans les eaux européennes et méditerranéennes :

« Il suffit de parcourir rapidement ce qui précède pour voir combien l'escadre a rendu de services à la politique de la France ; au moindre événement elle est sur les lieux, calme spectatrice ou menaçante, selon les intérêts du pays, combattante, dès que l'honneur du pavillon est engagé ; et s'il avait fallu chaque fois que les affaires l'ont exigé depuis 30 ans, armer une escadre de combat composée d'éléments réunis à la hâte et jurant de se trouver les uns près des autres, sans trait d'union longtemps préparé, nos amiraux, nos officiers, nos marins eussent-ils possédé la même confiance devant leurs adversaires ? La voix de la France et-elle été aussi ferme, aussi écoutée enfin (...)»⁷⁷² ? »

Assez banale, cette apologie de l'escadre rythme les essais qui, soutenant le maintien de fortes stations, trouvent leurs principaux arguments dans la défense de la grandeur nationale et la promotion des intérêts de la France. Si les termes employés dans cette apologie de la Marine sont banalement vagues, ainsi « affaires » ou « intérêts du pays », le commandant de Vallon évoque bien la complexité des enjeux tout à la fois matériels et politiques, la puissance et l'influence — « la voix de la France » — entretenant des liens étroits. Tout au long du second XIX^e siècle, l'utilité

⁷⁷⁰ Directives ministérielles au commandant de Moncabrié, 1815, citées par A. Rampal, *Les stations navales (...), op. cit.*, p. 46 ; SHD-V-M, PA 2010/14, VA commandant l'escadre, Rapport d'inspection générale, 5 novembre 1868.

⁷⁷¹ SHD-V-M, 17 GG 2-3, VA Rigault de Genouilly au ministre de la Marine, Justin Chasseloup-Laubat, 14 octobre 1862.

⁷⁷² SHD-V-M, BB 7-02, A. de Vallon au directeur de la comptabilité générale du ministère de la Marine, 1^{er} mars 1870 .

diplomatique d'une présence navale pérenne eu Levant rythme les rapports des commandants de la station qui demandent l'envoi de petites unités ou discutent l'opportunité d'une visite⁷⁷³.

Sous le regard des diplomates et des hommes d'État du XIX^e siècle : une utilité incontestée entre les mains des gens habiles

Si la Marine défend son pré carré, l'opinion que l'on dit éclairée sait parfaitement que les intérêts ultra-marins et surtout régionaux de la France sont promus et défendus par une combinaison de moyens dont les forces navales sont une composante souvent importante, voire décisive partout où les moyens militaires terrestres font défaut. Sous la monarchie de Juillet, les débats parlementaires traitant de la question du droit de visite dans l'Atlantique, des affaires tahitiennes et de la crise de Syrie ont familiarisé les journalistes comme leurs lecteurs avec les missions politiques des escadres et des croisières. Tout au long du second XIX^e siècle, des revues généralistes, telle la *Revue des Deux Mondes*, et des journaux plus spécialisés reviennent sur les péripéties des grandes ingérences militaro-navales dans les affaires méditerranéennes, mais également ultra-marines. En exaltant les figures de Richelieu et de Colbert, les historiens de la III^e République ont également bien fait comprendre l'importance d'une politique navale ambitieuse et durable. Ces essais journalistiques, mais également historiques entretiennent une certaine idée de ce que peut faire une flotte au service d'une diplomatie ou d'une politique de présence et d'influence.

Les diplomates du XIX^e siècle ont une intelligence certaine des affaires navales. Entretienue par leur connaissance des tensions coloniales, acquise à Paris, cette expérience se maintient dans les ambassades et les postes consulaires « politiques » dont la plupart sont situés dans les ports marchands (Londres, le Pirée, Alexandrie, Smyrne) ou mixtes (Constantinople). Cette intelligence se manifeste par un doigté certain dans l'utilisation des forces navales. Formé sous la monarchie de Juillet, le premier ministre des Affaires étrangères de Napoléon III, Drouyn de Lhuys emploie de manière décisive l'escadre dont la mobilisation puis le déploiement au printemps 1853 manifestent la fermeté de la France dans la question d'Orient et pèsent sur le ralliement britannique⁷⁷⁴. Au lendemain de la guerre de Crimée et de la campagne d'Italie, la gravité de l'agitation nationaliste dans le nord des Balkans, comme en mer Égée, trouble assez le Quai d'Orsay pour tenir les croiseurs de la station du Levant à l'écart des côtes de la Thessalie et surtout de Salonique. Parallèlement, Édouard Thouvenel, ancien ambassadeur de France à Constantinople, demande d'attendre la venue et l'installation du marquis de La Valette, avant de reconsidérer une éventuelle croisière dans le nord de la mer Égée. Le personnel diplomatique et consulaire de la III^e République apprend également de ses voyages et de ses divers postes à sentir la dimension navale de certaines décisions. Détaché à l'ambassade de France à Constantinople, le très jeune Gabriel Hanoteaux (1853-1944) n'apprend certes pas grand chose de la puissance navale des États en embarquant de temps à autre sur le *Pétrel*, stationnaire français. On peut sans peine imaginer ce que lui donne à

⁷⁷³À titre d'exemple les fonds BB 4-831 et BB 4-1483. On se rapportera aux pages consacrées dans cette étude à la station du Levant.

⁷⁷⁴Y. Bruley, *Le Quai d'Orsay (...)*, op. cit., p. 135 et suivantes.

penser la flotte hamidienne toujours à l'ancre. Mais ce séjour le familiarise avec les Détroits et le jeune diplomate entretient des relations cordiales avec le commandant du stationnaire, le futur amiral de Gueydon. Le poste lui donne enfin la matière à des études d'histoire et de géopolitique qui sont encouragées par l'ambassadeur de France, le très érudit marquis de Noailles⁷⁷⁵. Si la théorisation navale de la puissance française en Méditerranée commence sous la République opportuniste, grâce aux plumes talentueuses de l'amiral Aube et de Gabriel Charmes, l'axiome « pas de puissance régionale sans puissance navale » rythme depuis longtemps l'analyse diplomatique des crises d'Orient, des affaires égyptiennes et maghrébines. La Marine est bien d'abord perçue comme un instrument, dont la présence, l'action ou l'inaction, pèsent lourdement sur le règlement des affaires internationales. En d'autres termes, c'est un outil d'influence, voire d'ingérence dont on apprécie la souplesse d'emploi, loin du Parlement et de ses tracasseries.

En 1881, le ministre des Affaires étrangères de Jules Ferry et principal acteur du protectorat sur la Tunisie, Barthélémy Saint-Hilaire (1805-1895) voit dans les entreprises navales péninsulaires, qu'il juge toutes offensives, les premiers pas d'une ambition impériale italienne⁷⁷⁶. L'année suivante, Léon Gambetta, qui n'est pas un diplomate de carrière, mais dont les connaissances des affaires européennes et coloniales sont grandes, supplie ses collègues de prendre part au règlement naval et militaire de l'insurrection patriotique égyptienne pour ne pas déchoir ni laisser les Britanniques commander seuls en Afrique orientale⁷⁷⁷. Les affaires de Chine de 1885 et d'autres questions mineures, comme la sécurité des Français en mer Rouge, sont d'autres occasions pour les diplomates et les autorités parisiennes de suivre de près l'action de la marine de guerre. Une fois élu en 1895, le président de la République, Félix Faure, montre une vive attention à préserver la réputation comme la puissance de l'escadre de Toulon et de ses divisions. Ayant acquis une large expertise des choses navales comme député du Havre, puis comme ministre de la Marine (1894-1895), Faure croit dans l'utilité d'une diplomatie navale, qui doit combiner une ostensible puissance et une très grande souplesse d'emploi. Appréhendant le réveil de la question d'Orient, le président de la République défend le commandant en chef de l'escadre, le brillant amiral Gervais, dont le ministre de la Marine veut la tête, suite à une erreur de pilotage très médiatisée⁷⁷⁸. Ces mêmes objectifs — disposer d'un outil de dissuasion et d'action — guident le président de la République dans les premiers temps des affaires crétoises au début de 1897, où il refuse le moindre déploiement militaire unilatéral, durant et après la crise de Fachoda⁷⁷⁹. Cette perception positive de l'outil naval n'est pas dénuée d'illusions, particulièrement dans les crises humanitaires. Au lendemain des massacres du Liban et de Damas, la présence de milliers de réfugiés chrétiens dans les ports du nord de la Syrie excite l'animosité des musulmans, furieux de voir l'empire ottoman châtier les bourreaux des chrétiens. La multiplication des patrouilles navales, loin d'atténuer cette colère, ne sert de rien comme en témoigne le commandant d'un croiseur, l'*Éclairneur*, qui note en

⁷⁷⁵ G. Hanoteaux, *Mon temps, op. cit.*, vol. IV, Paris, Plon, 1947.

⁷⁷⁶ « Barthélémy Saint-Hilaire, Jules », notice d'Isabelle Nathan, dans Lucien Bély et al. (dir.), *Dictionnaire des ministres des Affaires étrangères, 1589-2004*, Fayard, 2005, p. 386-391.

⁷⁷⁷ « Gambetta, Léon », notice de Pierre Fournié, *ibidem*, p. 393.

⁷⁷⁸ Art. « Faure, François Félix », ZANCO, p. 275-277.

⁷⁷⁹ « Journal » de Félix Faure, dans B. Joly (éditeur), *Félix Faure (...)*, p. 110-114 ; p. 378-379.

juillet 1860 la fréquence des insultes et des menaces. Trois mois plus tard, la sécurité des chrétiens arabes demeurant dans le *khan* français de Saïda demeure précaire, signale le commandant du *Redoutable* qui vient de mouiller dans ce port, la présence seule de l'armée du général d'Hautpoul dissuadant les musulmans et les Druzes de reprendre le cycle des massacres. Trois décennies plus tard, la même confrontation de l'incantation et de la réalité est perceptible. Dressant avec amertume le bilan des massacres anti-arméniens de 1895, Paul Cambon, alors ambassadeur de France à Constantinople, se lamente de l'inaction navale des Britanniques et des puissances occidentales. Si l'escadre britannique avait franchi les détroits, suivie par les autres forces navales, affirme, péremptoire, l'ambassadeur, « 24 ou 48 heures après, une révolution libérale aurait chassé le Sultan » et donné aux Anglais « une situation dominante ». Une magnifique occasion ratée donc, à laquelle encore le citoyen anglais peut, espère-t-il contraindre le gouvernement « comme il faut toujours compter avec les emportements de l'opinion anglaise⁷⁸⁰ ». Irréaliste, l'analyse de Cambon sur le rôle politique des grandes escadres n'en est pas moins révélatrice de l'appréciation de l'outil naval comme instrument d'influence ou de rayonnement.

Tirant, en juillet 1905, les leçons de la visite anglaise à Brest, Paul Cambon, alors en poste à Londres, apprécie le « bon effet » de la division française rassemblée à l'occasion, quelque peu disparate certes, mais dont les « équipages avaient bon air », et les officiers « excellente tournure⁷⁸¹ ». Informé de cette revue par « son » attaché naval — Lostende — et participant en personne aux cérémonies festives organisées à Paris en l'honneur des états-majors anglais, Cambon reproduit avec complaisance leurs jugements positifs sur la marine française alors doutant d'elle et de son poids⁷⁸². En 1899, la même confiance enveloppe la correspondance entre la rue Royale et le Quai d'Orsay sur les établissements scolaires français au Levant dont Delcassé espérait soutenir le crédit par une majestueuse croisière, organisée de concert par les deux ministères en octobre. L'effet moral, pour reprendre une expression convenue, des visites d'escadre et de leurs croisières revient également dans les années qui précèdent la Grande Guerre. Ce sont ces fastes navals que les témoins évoqueront dans leurs souvenirs et leurs mémoires. Dans l'avant-propos du récit qu'il fait de son séjour à Berlin comme à Vienne, où il fut le dernier attaché naval de l'avant-guerre, l'amiral de Faramond annonce omettre de son propos tout caractère technique. Pour justifier ce silence, cet officier général avance la confidentialité des données, mais aussi le prétendu manque d'intérêt d'un lectorat qu'il régale en revanche d'anecdotes sur la vie aulique et sur l'aristocratie austro-hongroise qu'il connut intimement. Les mémoires de Maurice Paléologue, qui, sans doute, tenait à faire oublier son rôle néfaste à Saint-Pétersbourg, donnent de beaux tableaux « à la Gudin » des rencontres navales qui précèdent le tragique voyage en Russie du tandem Poincaré-Viviani à la veille du premier conflit mondial⁷⁸³. Ces divers récits ont incité les historiens des relations internationales à privilégier les formes spectaculaires de la diplomatie navale que sont les croisières

⁷⁸⁰ Paul Cambon au président de la République, 10 janvier 1906, *Lettres de Paul Cambon. Ambassadeur de France au président de la République, Félix Faure (1895-1899)*, Paris, A. Pedone, 1955, p. 3.

⁷⁸¹ Le même à son fils, Versailles, 29 juillet 1905 dans Paul Cambon, *Correspondance 1870-1924*, t. II (1898-1911), Paris, Grasset, 1940, p. 203.

⁷⁸² *Ibidem*.

⁷⁸³ Christopher Clark, *Les Somnambules, Été 1914 comment l'Europe a marché vers la guerre*, Flammarion, 2012, p. 432-446 et n. 25, p. 624.

d'escadre, les rencontres au sommet comme les visites des ports de guerre. Cette approche néglige inévitablement les signaux politiques plus discrets que véhiculent le stationnement inhabituel d'un croiseur, le retrait inopiné d'un stationnaire, ou l'arrivée inattendue d'une forte division, bref tout ce qui constitue les premiers échelons d'une diplomatie navale. Enregistrés et parfois analysés par les administrations diplomatiques et navales, ces usages comme les gestes inattendus relèvent bien d'une *lingua franca* des relations internationales. Plus discrète encore, l'assistance postale et logistique aux agents expatriés de l'État est une autre contribution de la Marine à la diplomatie française, bien après que ces missions sont attribuées à des compagnies de transport maritime. Les hommes d'État, comme les diplomates, savent également les bénéfices commerciaux et politiques des missions navales dans les anciens et nouveaux pays du Levant et des Balkans. Alors que se confirment, à la fin du siècle, les ambitions militaires des États successeurs de l'empire ottoman, l'aide technique française prend une nouvelle importance. Initié par Gabriel Hanoteaux, le soutien du Quai d'Orsay à la mission des LV Moreau et Pichon en Bulgarie s'avère ainsi inconditionnel entre 1896 et 1902. Frappé par les bons résultats du LV Moreau, le consulat général de France à Sofia souligne la réputation acquise en quelques mois par cet officier qui, rappelé au printemps 1897, trouve dans son successeur Pichon un remarquable *alter ego*⁷⁸⁴. Quelques années auparavant, le Quai d'Orsay, dont les arguments ont été largement entendus par la rue Royale, défendait les avantages de l'accueil en escadre, mais également dans les arsenaux, d'une poignée de stagiaires ottomans. Tout l'argumentaire des Affaires étrangères montrait alors une parfaite distinction des retombées commerciales et politiques dans un pays dont les forces armées dépendaient des marchands d'armes anglais et germaniques et de l'influence militaire allemande⁷⁸⁵.

Que la Marine est et doit être partie prenante du rayonnement et de l'influence de la France est donc une affaire bien entendue, mais la marge d'initiative des marins, leurs attributions dans la conduite des affaires étrangères, la définition des priorités et des missions navales sont loin de faire l'unanimité des historiens.

L'escadre : un « outil naval » ou « le meilleur des ambassadeurs » ?

L'histoire politique et la géopolitique des forces navales dispose d'un lexique fort riche, mais dont les termes sont contradictoires. Forgées ou non par les historiens, de célèbres formules — le « meilleur des ambassadeurs », la « diplomatie de la canonnière », la « diplomatie navale », le « marin-diplomate » — accréditent la thèse d'une marge de manoeuvre importante, voire d'une semi-autonomie, particulièrement dans les théâtres périphériques. Mais comment accorder ceci avec d'autres formules, non moins communes, telles que « l'outil naval », « l'instrument naval », le « bras armé de la diplomatie » et qui témoignent de la subordination la plus étroite de la Marine aux Affaires étrangères ? Les travaux de nos prédécesseurs et de nos contemporains apportent un faisceau d'indices et de réflexions, bien que l'aire méditerranéenne au XIX^e s. ait été peu étudiée.

⁷⁸⁴ AMAE, La Courneuve, Bulgarie, NS Correspondance Politique Commerciale 1896-1918 (15), Agence et consulat général de France en Bulgarie au MAE, 18 mai 1892.

⁷⁸⁵ D. Panzac, *La marine ottomane* (...), p. 400-409.

Inspirée des travaux pionniers de James Cable, de ses *challengers* et des historiens navals anglo-saxons⁷⁸⁶, l'étude de la participation des forces navales nationales à la prévention comme à la gestion des crises, s'établit fermement dans le champ de la recherche au début des années 1990. La seconde moitié du XX^e siècle (1945-1991 env.) et surtout la période la plus contemporaine ont suscité l'essentiel des travaux, dont les commanditaires sont les pouvoirs publics, les revues spécialisées et divers *think tanks*. Parallèlement, le relèvement de la stratégie navale et de son histoire par Hervé Coutau-Bégarie et ses amis et disciples privilégie le XX^e siècle, le contexte de guerre fraîche invitant les auteurs à repenser les axiomes et doctrines des grands penseurs passés de la puissance maritime⁷⁸⁷. Hervé Coutau-Bégarie, mais également Robert Frank et Philippe Vial ne perdent pas cependant de vue les moyens matériels requis et mobilisés et les limites des ingérences⁷⁸⁸. C'est ainsi à la théorie comme à la pratique de la diplomatie navale qu'Hervé Coutau-Bégarie consacra son dernier ouvrage qui, dédié à James Cable, prend pour titre le « meilleur des ambassadeurs », célèbre formule désignant tous les *capital ships* des âges moderne et contemporain. Promues par les institutions militaires et les cercles d'études qui leur sont associées tels le collège interarmées de Défense et le Service historique de la Défense, les synthèses et les monographies les plus poussées sur la dimension politique de l'action navale sont menées sur les théâtres ultra-marins les plus sensibles des années 1960-1990 tels que la Baltique⁷⁸⁹, l'Océan Indien⁷⁹⁰, le Golfe de Siam⁷⁹¹ et le golfe de Guinée⁷⁹².

Commençant par l'examen des règles et des usages dictant aux marins leur place dans l'appareil décisionnel diplomatique et leur marge d'initiative, le premier chapitre (« **Les Affaires étrangères et la Royale : un partenariat bien rodé** ») envisagera les principes, les pratiques et les

⁷⁸⁶ Edward N. Luttwak, Robert G. Weinland, *Sea Power in the Mediterranean : Political Utility and Military Constraints*, The Washington Papers, The Center for Strategic and International Studies, Georgetown University, 1979.

⁷⁸⁷ Hervé Coutau-Bégarie, *La Puissance maritime soviétique*, Paris, IFRI-Économica, 1983 ; *idem*, *La puissance maritime Castex et la stratégie navale*, Fayard, coll. « Géopolitiques et stratégies », 1985, p. 202-208

⁷⁸⁸ Dont l'histoire se retrouve dans l'avant-propos du *Meilleur des Ambassadeurs*. Fidèle à son habitude, Hervé Coutau-Bégarie donne l'arrière-plan savant et institutionnel de cette réflexion personnelle et collégiale : H. Coutau-Bégarie, *Le Meilleur des ambassadeurs*, *op. cit.*, p. 7-9.

⁷⁸⁹ Cf. *Idem*, *La Puissance maritime soviétique*, *op. cit.* ; N. Blanc-Noël, *Changement de cap (...)*, *op. cit.*

⁷⁹⁰ Hervé Coutau-Bégarie, *Géostratégie de l'Océan Indien*, FEDN-Economica, 1993 ; Jean-Marc Balancie, *La diplomatie navale française dans l'Océan indien de 1967 à 1992*, Thèse des sciences politiques, Université Pierre-Mendès-France, Grenoble II, 1992. Deux communications de M. Balancie résumant sa thèse ont été publiés par la revue *Stratégique* (n° 54 et n° 55).

⁷⁹¹ Laurent Suteau, « Un exemple de diplomatie humanitaire. La coopération marine-médecins du monde et l'assistance aux *boat people* du golfe du Siam (1982-1988) », *BDIC, Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 2009/3, n° 95, p. 46-52.

⁷⁹² James Cable, *Gunboat Diplomacy 1919-1979. Political Applications of Limited Naval Force*, 2^e éd., New York, St. Martin's Press, 1981 ; LV Alexandre Dumont, « Politique de conduite des actions civilo-militaires dans le golfe de Guinée », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 38, Juin 2007, p. 7-10 ; Mathieu Le Hunsec, *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances. 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2011 ; Jérôme Beyvin, *La marine nationale en océan Indien durant la fermeture du canal de Suez et les deux années suivant sa réouverture (1967-1977) : une présence repensée dans un océan plus français qu'indien*, Master 2, sous la dir. de Jean-François Muracciole, Université Paul-Valéry, 2012-2013 ; Dominique Guillemain, « Du mandat national à l'engagement coalition. L'adaptation de la Marine nationale aux opérations extérieures (1987-1999) », *Revue historique des armées*, 273, 2014.

tracas de la coopération navalo-diplomatique. Après avoir exposé les points de convergence unissant les deux administrations comme les disputes récurrentes les opposant, ce chapitre s'attachera aux sentiments que les choix les plus ambitieux de la politique étrangère de la France inspirent aux chefs de la Marine. Le second chapitre (« **Les voies, les formes et les degrés de la diplomatie navale** ») portera sur l'action même des forces navales dans la conduite des Affaires étrangères. Pour une large part, cette action, toute cordiale et routinière, s'inscrit dans la vie même des divisions dont les croisières d'entraînement, les exercices, les missions semi-politiques se passent dans les eaux internationales et dans les eaux des autres Puissances où les navires charbonnent et se ravitaillent. Dans les ports étrangers, les saluts, les fêtes navales et les entretiens « officiels » entre les commandants et les autorités locales sont le premier échelon d'une diplomatie protocolaire dont la réception de personnalités royales comme les grandes visites d'escadre sont les formes les plus achevées et les plus spectaculaires. Outre ces échanges protocolaires, généralement banals, mais suivis avec attention⁷⁹³, la Marine exerce directement ou non une diplomatie d'influence, essentiellement matérielle et technique, au bénéfice de marines secondaires qui se développent avec l'émergence des États-nations — l'Italie, Grèce, Roumanie, Bulgarie — et les ambitions régionales des grandes provinces tributaires de l'empire ottoman telles que la Tunisie et surtout l'Égypte. Loin de se limiter à des ventes d'armes, cette mission d'assistance est soutenue, comme elle l'est toujours aujourd'hui⁷⁹⁴, par un faisceau de mesures matérielles et humaines, navales et politiques, qui sont décidées avec le Quai d'Orsay. Ainsi l'invitation de stagiaires, la réparation plus ou moins onéreuse de navires de guerre étrangers, l'envoi de missions formatrices sont autant d'occasions d'avancer un partenariat privilégié, de faire rayonner le prestige national, d'entraver un pays rival. Si la défense comme la conquête des marchés relèvent presque exclusivement de la diplomatie navale d'influence, une poignée d'enjeux exigent d'employer les forces pour peser, à l'étranger, sur des événements et sur des décisions. D'ampleur et de durée très variables, ces manifestations de la puissance navale sont désignées par les expressions assez vagues — « intervention » ou « ingérence » —, qu'il faut tout à la fois définir et donc distinguer. Ordinairement toutefois, plusieurs traits sont communs à l'emploi direct des forces navales dans les relations bilatérales ou internationales en Méditerranée : la retenue tout d'abord, l'importance des considérations juridiques, en second lieu, la coopération des autorités locales enfin. Dans un ultime chapitre, notre analyse envisagera l'efficacité de la diplomatie navale à travers différents cas d'étude.

⁷⁹³ Pour des points de comparaison avec les dernières décennies : H. Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs* (...), *op. cit.*, p. 50-54.

⁷⁹⁴ *Ibidem*, p. 56-57.

1. Les Affaires étrangères et la Royale : un partenariat bien rodé

Avant de prendre leurs fonctions, les chefs d'escadre comme les chefs des stations permanentes et temporaires reçoivent du ministre de la Marine des instructions écrites et parfois orales, que la consultation des archives embarquées leur permet de préciser. Définies par le Quai d'Orsay en concertation avec la rue Royale, ces instructions, que l'on désigne comme « un canevas⁷⁹⁵ » ou une « politique générale⁷⁹⁶ », accordent une liberté d'interprétation des ordres aux chefs d'escadre comme aux commandants d'une division. Les traditions militaires, la segmentation des communications, l'urgence enfin dictent cette « liberté de manœuvre », qui demeure toutefois relative et doublement contrôlée. Un certain nombre d'agents supérieurs du Quai d'Orsay jouissent en effet d'une autorité politique sur une zone spécifique. Ce sont eux, et non le chef d'escadre, qui sont les dépositaires de la politique étrangère et les seuls agents habilités à dire ce qu'il convient de faire. Sur la zone qui relève de leur autorité, ils disposent donc d'un droit de direction, voire de censure. Signalée dans les instructions, cette autorité peut être rappelée par un courrier spécifique. En outre, toute initiative et toute inaction volontaire sont soumises à l'examen des ministres des Affaires étrangères et de la Marine. Cet examen est bien évidemment gros de risques car leurs félicitations et leurs blâmes ne sont pas sans effets sur une réputation et sur une carrière navales. Cette double tutelle, locale et ministérielle, n'est pas, ou fort rarement, contestée par des marins qui savent l'importance des enjeux internationaux dans les provinces voire les États — ainsi la Tunisie avant 1880, ainsi le Maroc à la fin du siècle — soumis à l'influence des grandes puissances. Ce qui leur pose problème, en revanche, est la prétention des agents du Quai à décider quels moyens doivent être employés, la durée des immobilisations et des déploiements. En temps ordinaire, les forces navales peinent en effet à se plier aux sollicitations fréquentes et de longue durée qui gênent, en outre, l'entraînement des équipages. En période de crise politique et, plus encore, humanitaire, le déploiement des marins à terre, l'embarquement des archives consulaires, des expatriés et des protégés de la France, de leurs biens enfin, opposent les marins à leurs interlocuteurs, qui peinent à comprendre les motivations tactiques et politiques d'un refus souvent irrité. Récurentes, ces frictions ne compromettent nullement un partenariat dont la Marine est globalement bénéficiaire. Le Quai d'Orsay et ses agents sont en effet attentifs à soutenir une politique de présence et de grandeur tout en donnant les moyens d'accomplir leurs missions aux commandants des unités déployées.

1. 1. Le partage des attributions dans la conduite de la politique étrangère régionale de la France

À l'époque moderne, les forces navales européennes ont assuré d'importantes charges diplomatiques outre-mer, mais également coloniales. Ces compétences civilo-diplomatiques vont déclinant au XIX^e siècle en France comme au Royaume-Uni. Les agences consulaires françaises en Méditerranée, qui relevaient de l'autorité du ministre de la Marine et des Colonies sous l'Ancien

⁷⁹⁵ SHD-V-M, BB 4-653, Instructions ministérielles au VA Baudin, 24 mars 1848 (Brouillon).

⁷⁹⁶ SHD-V-M, BB 4-726, Instructions ministérielles au CA Jacquinet, 6 juillet 1855.

Régime, passent, durant la Révolution, sous l'égide des Relations extérieures puis des Affaires étrangères⁷⁹⁷. À la fin du XIX^e siècle, la Marine laisse l'administration des services coloniaux passer à un sous-secrétariat d'État (1887) puis à un ministère spécialisé (1894). Confiées à la Marine depuis l'ère moderne, plusieurs de ses branches et compétences militaires et sanitaires acquièrent parallèlement leur autonomie administrative ou passent sous l'égide de la Guerre.

Outre les raisons techniques et budgétaires qui la motivent, la simplification des tâches navales est dictée par la nature même des institutions. Avec les considérables nuances politiques qui les singularisent et les opposent, tous les gouvernements qui dirigent la France au XIX^e siècle sont des régimes constitutionnels dont les chefs tirent leur autorité de la délégation nationale, électorale ou référendaire, à laquelle s'associe la légitimité dynastique entre 1814 et 1848 puis, de nouveaux, entre 1852 et 1870. La Marine comme « bras armé » des pouvoirs publics outre-mer entre dans cet idéal de partage des pouvoirs. La rétractation de ses anciennes compétences diplomatiques n'est pas brutale toutefois et se déroule sur plusieurs décennies.

Au premier XIX^e siècle, la nomination à la tête des Affaires étrangères d'illustres militaires et marins, tels Rigny, Soult, et Sébastiani, que l'on retrouve également à la tête des ambassades les plus prestigieuses, montre la permanence du modèle du « soldat-ambassadeur », unissant les talents des champs de bataille à l'art de la négociation⁷⁹⁸. L'aura personnelle d'un illustre soldat du Premier empire est estimée à sa juste valeur par les contemporains de Louis-Philippe qui fit un large usage de ces « illustres épées⁷⁹⁹ ». Bien que l'expérience diplomatique et ministérielle des officiers généraux soit la principale raison de leur sélection, leur passé militaire n'est pas obéré. Dans un contexte de tensions, la nomination d'un officier général à la tête d'une mission ou d'une ambassade permet soit d'envoyer un signal de fermeté soit de cordialité. Rien ici de singulier, les autres grandes puissances emploient des militaires comme des marins dans des fonctions diplomatiques où l'on entend exploiter leurs talents administratifs et leur expérience des affaires internationales. En 1833, le commandant (et futur amiral) Edmund Lyons (1790-1858), ayant cinq années durant croisé dans les eaux égéennes, est choisi pour représenter le Royaume-Uni en Grèce dont il connaît très bien le monarque, avant d'être nommé par le *Foreign Office* en Suisse puis en Suède. Si la monarchie de Juillet fait un assez large emploi diplomatique des anciennes gloires de l'Empire, tels Roussin et Soult, ni la Deuxième république ni le Second empire n'ignorent les atouts que représentent les plus « glorieux débris » de l'Armée et de la Marine⁸⁰⁰. L'envoi en 1858 du maréchal Pélissier, duc de Malakoff, à l'ambassade de Londres relève de cette pratique de la politesse et de l'éclat, alors que les deux anciens alliés reprennent leur compétition navale et impériale. Dans les premières années de son existence, la Troisième République confie le portefeuille des Affaires étrangères et d'importantes ambassades — Londres, Moscou — à des officiers généraux de la Marine dont le républicanisme et la patriotisme ne font aucun doute. Les

⁷⁹⁷ Philippe Vial, *La mesure d'une influence : les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse d'Histoire, sous la direction de Robert Frank, Paris I, 2008, p. 44-171.

⁷⁹⁸ Lucien Bély, *Dictionnaire (...) op. cit.*, p. 289-295 ; 301-303; 313-317.

⁷⁹⁹ G. Lefebvre, *La monarchie de Juillet*, *op. cit.*, p. 171.

⁸⁰⁰ https://fr.wikipedia.org/wiki/Albin_Roussin

relations entre les chefs de gouvernement, les ministres des Affaires étrangères et leurs homologues de la rue Royale sont alors souvent cordiales et parfois amicales⁸⁰¹. Très bien informés par leurs subordonnés des affaires diplomatiques et coloniales en cours, ces derniers connaissaient donc bien le dessous des affaires, comme leurs homologues du Quai d'Orsay. Le portefeuille des Affaires étrangères passe enfin aux ministres-amiraux à l'occasion d'un intérim de quelques jours ou de quelques semaines. Ainsi l'amiral Jauréguiberry assume-t-il la double direction des affaires étrangères et navales en septembre 1880, au commencement de l'affaire du Monténégro, que Charles de Freycinet et Barthélémy Saint-Hilaire suivront jusqu'à son terme. La présence navale dans les ambassades est plus significative que ces intérim ministériels. Après avoir commandé en sous-ordre au Levant puis dans la Manche (1877-1878), l'amiral Jaurès assume plusieurs missions diplomatiques en Espagne auprès d'Alphonse XII puis en Russie, où il releva le général Chanzy⁸⁰². En 1879, l'amiral Pothuau reçoit le très important poste de Londres, tandis que l'amiral Touchard, un ancien commandant de l'escadre de Toulon, rejoint, en 1908, l'ambassade de Saint-Pétersbourg où il demeure une année en fonction⁸⁰³. La coopération diplomatico-navale ne se limite pas à ces services commandés et parfois ornementaux. Dans les capitales européennes où ils sont agréés, les attachés militaires et navals mènent un indispensable travail de renseignement, mené théoriquement sous l'égide de l'ambassadeur. Ce sont également sur eux que repose la lourde tâche de mener des négociations discrètes, ce que réalisent le général de Boisdeffre en Russie, et quelques chefs de mission dans les Balkans. Passé 1885, la République, enfin solidement établie, fait moins appel aux marins pour représenter la France à l'étranger. Les qualités, que les monarchies constitutionnelles et le Second empire appréciaient de certains officiers généraux, demeurent toutefois assez utiles pour ne pas être dédaignées. Au prestige des armes comme aux savoirs administratifs développés par des décennies de commandements divers, s'ajoutent les talents linguistiques et politiques que les marins ont acquis durant leurs croisières et leurs missions. L'envoi de Touchard en Russie en 1908 ne surprend guère si l'on garde à l'esprit son expérience des affaires extrême-orientales et méditerranéennes, comme sa connaissance des ressources navales russes.

1. 1. 1. Une stricte subordination aux diplomates commune aux puissances navales occidentales

Fort de ses traditions, disposant d'un personnel de professionnels, associant les traditions d'efficacité administrative héritées de la fin de l'Ancien Régime et de l'ère impériale aux usages mondains et sociaux des diplomates européens de leur temps, le Quai d'Orsay est et demeure, tout au long du siècle, le centre de décision et de définition d'une politique étrangère, particulièrement en Europe et dans ses proches périphéries.

⁸⁰¹ https://fr.wikipedia.org/wiki/Auguste_Gougeard

⁸⁰²É. Tréfeu, *Nos marins*, *op. cit.*, p. 188-189.

⁸⁰³ A. Barbou, *L'amiral Pothuau*, *op. cit.*, p. 221.

a. Un droit de contrôle, de censure et d'encouragement

Sous le Second empire, les instructions ministérielles redisent inlassablement la tutelle du Quai d'Orsay sur les forces navales : la Marine est, mais n'est que la force mise à la disposition de la politique du gouvernement de l'Empereur. L'itinéraire des croisières, les principales escales, les pays visités font donc l'objet de notes entre la rue Royale et le Quai d'Orsay qui généralement reçoit, approuve ou fait modifier le projet que lui communique la Marine⁸⁰⁴. Les titulaires du Quai d'Orsay, et particulièrement les diplomates de métier les plus respectés, se montrent d'une rigoureuse intransigeance quand les querelles protocolaires et les inimitiés personnelles opposent les officiers de marine aux agents du Quai d'Orsay. En novembre 1853, Édouard Drouyn de Lhuys (1805-1881), demande à son homologue, Théodore Ducos, d'intervenir personnellement pour rappeler à l'ordre l'amiral Hamelin dont les heurts avec l'ambassadeur de France à Constantinople, le général Baraguay d'Hilliers, indisposent les deux ministres. Bien que les deux officiers généraux soient des tempéraments peu accommodants, Drouyn de Lhuys impose à la Marine de se soumettre au nom du partage des tâches régaliennes. « C'est à Baraguay d'Hilliers à requérir, sous sa responsabilité », écrit-il en novembre 1853, avant d'ajouter : « c'est à l'amiral à exécuter », puis de conclure : « à l'un les considérations politiques, à l'autre les considérations nautiques »⁸⁰⁵. Ce contrôle étroit est-il lié à la proximité relative des zones de tension comme à la rapidité croissante des communications ? La distance ne change pas grand chose à la tutelle diplomatique sur toutes les initiatives navales et militaires. Munis des archives de la station, disposant des consignes ministérielles, voire d'instructions secrètes pour leur permettre de faire face aux situations inattendues, les commandants des unités les plus exposées aux embarras diplomatiques sont censés deviner la politique de la France. Pour avoir pris l'initiative de menacer de représailles les autorités chinoises en 1902 afin de protéger les communautés catholiques indigènes, le lieutenant Hourst reçoit de son ministre — le très anticlérical Pelletan — un blâme sévère (annulé en 1904) et sacrifie une prometteuse carrière à cette action décidée sans l'aval consulaire⁸⁰⁶. Le contrôle diplomatique et gouvernemental — les deux adjectifs n'étant pas synonymes, particulièrement sous le Second empire — est d'autant plus strict en Méditerranée que la complexité des dossiers politiques anciens et nouveaux, telle la question romaine, est telle qu'elle impose un contrôle strict des initiatives. Sous l'Empire, la crainte des Tuileries est de voir un officier amiral mené par le point d'honneur ou trop sollicité par les agents locaux, s'engager dans une action dont les suites pourraient être aussi désastreuses que le furent pour la Russie, en 1853, l'occupation des principautés danubiennes puis la victoire de Sinope. Dans le doute, quelques avertissements servent de garde-fou. « Le recours aux mesures coercitives », précise-t-on au CA d'Aboville, futur chef de la station du Levant, ne peut avoir lieu « qu'après l'autorisation expresse du gouvernement de l'Empereur⁸⁰⁷ ». Sous la III^e

⁸⁰⁴ SHD-V-M, BB 4-858, Ministre de la Marine, Prosper de Chasseloup-Laubat, au CA Simon, 27 avril 1866.

⁸⁰⁵ AN, Pierrefitte-sur-Seine, AP 46, Fonds Ducos, Billet de Drouyn de Lhuys à Théodore Ducos, ministre de la Marine, 29 novembre 1853.

⁸⁰⁶ H. Barbier, *Les canonnières françaises (...), op. cit.*, p. 73-77.

⁸⁰⁷ SHD-V-M, BB 4-1476, Ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, au CA D'Aboville, 7 août 1863.

République, l'isolement de la France — très net dans la décennie 1875-1885 — inspire toujours de la prudence. Durant la crise du Monténégro (septembre-décembre 1880), la France s'associe à une démonstration navale internationale dont l'objet est de faire céder la Turquie sur la cession du district de Dulcigno en faveur du Monténégro. Attaché à la gestion collégiale de la question de Dulcigno, le gouvernement donne à son représentant l'ordre de suivre les décisions communes, politiques, protocolaires et bien sûr nautiques. Paris refuse en outre de rendre publiques les conversations portant sur une ingérence plus marquée⁸⁰⁸. Contenue par le désir de ne jamais se dissocier des Austro-Allemands, la politique française promeut le règlement international de cette tension. Commandant la division française déployé devant Dulcigno (auj. Ulcinj), le CA Louis Lafont (1825-1908) dispose d'une marge de manoeuvre limitée au sein du conseil des « Amiraux » présidé par leur doyen, l'amiral britannique Frederick Beauchamp Seymour. À aucun moment, il n'apparaît que l'amiral Lafont ait renoncé à cette position secondaire, bien que ses entretiens avec les autorités consulaires françaises au Monténégro comme en Albanie, ainsi que ses échanges avec les autres chefs d'escadre fassent de lui un des acteurs du règlement naval de la crise⁸⁰⁹. Ce contrôle étroit des affaires enveloppe également les affaires nord-africaines où les intérêts britanniques et allemands sont importants. En 1880, le ministre de la Marine instruit le commandant en chef de l'escadre d'évolutions de ne surtout pas quitter le mouillage de Bône et d'attendre pour apparaître à Tunis les instructions des Affaires étrangères. Au lendemain du *Panthersprung* qui les force à la négociation, les deux responsables de la politique française au Maroc, Caillaux et Delcassé, interdisent au commandant de la Division navale du Maroc d'envoyer à Mogador un navire comme il en exprimait l'intention. Sur ordre de Paris, tout déploiement dans le Sud est placé entre les seules mains du Quai d'Orsay qui dispose d'une canonnière immobilisée à Casablanca. Parallèlement, l'ambassade de France à Londres sonde les positions, fort peu belliqueuses, des Britanniques⁸¹⁰. Ces mises en garde explicites sont assez rares, tant le risque de bévues ou de catastrophe est limité.

Soumis à un processus de sélection sévère, formés aux affaires internationales par leurs croisières, leurs postes coloniaux ou leurs responsabilités ministérielles, les chefs d'escadre comme les commandants de la division navale du Levant savent deviner le sens de leurs instructions et comment étaler face au grain⁸¹¹. À distance, ces hommes suivent les aléas de la politique méditerranéenne française soit en détachant à Paris leur chef d'état major, tel le CV Maissin l'homme de confiance du VA Baudin, soit en consultant les agences diplomatiques et consulaires, mais également les représentants des communautés catholiques, et tous ceux qui voient dans la

⁸⁰⁸ Jean-Marie Delaroche, « Les opérations navales internationales dau large de l'Albanie et du Monténégro en 1880 et 1913 », dans Catherine Horel, *Les guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang 2014, p. 160 ; 164.

⁸⁰⁹ Baron de Montgascon, chargé d'Affaires de la république française au Monténégro au ministre des Affaires étrangères, Barthélémy Saint-Hilaire, 4 octobre 1880, dans *Documents diplomatiques, Affaires du Monténégro*, n° 2, Paris, Imprimerie nationale, 1880, p. 97-98.

⁸¹⁰ J.-C. Allain, *Agadir 1911*, op. cit., p. 352.

⁸¹¹ On se reportera ici aux pages que nous avons consacrées dans la deuxième partie de cette étude aux critères de sélection des chefs d'escadre. À titre de comparaison, on lira l'analyse serrée et très admirative du commandement de l'amiral Dundas durant la crise d'Orient de 1853 par Andrew Lambert. Cf. A. Lambert, *The Crimean War (...)*, op. cit..

France leur protectrice vouée⁸¹². Les rapports proprement politiques des croiseurs et des stationnaires, comme les propos échangés avec les officiers britanniques, autrichiens, turcs et sardes complètent le tableau que le chef d'escadre peut se faire de la situation politique locale, régionale et internationale. De cette manne de nouvelles, de vieux praticiens des affaires méditerranéennes tirent généralement assez d'indices pour conseiller judicieusement le gouvernement et sentir le faux-pas à éviter⁸¹³. Ces talents d'analyste n'ont pas été rares, ce que montrent les lettres de félicitations que le Quai d'Orsay communique à la rue Royale pour saluer les initiatives italiennes de l'amiral Baudin en 1848 comme celles que reçoivent le CV Hennique en février 1897 puis l'amiral Pottier à la sortie de la crise crétoise de 1897-1898⁸¹⁴. Rares, certaines bévues — ou des initiatives tenues pour telles — sont réglées, en revanche, sans complaisance. Durant la guerre d'indépendance hellénique, Paris tance le commandant Drouault pour avoir soutenu ostensiblement Méhémet Ali en tenant les insurgés grecs pour une fraction factieuse au service de l'Angleterre. À la fin de la lamentable affaire de Gaète en 1860, les initiatives chevaleresques et malheureuses de l'amiral Le Barbier de Tinan au profit des derniers défenseurs napolitains provoquent la colère froide d'Édouard Thouvenel qui rappelle sèchement à l'ordre le bouillant chef d'escadre, impose une stricte neutralité à ses bâtiments avant de rappeler l'escadre, le 19 janvier 1861⁸¹⁵.

b. Les premiers relais régionaux du Quai d'Orsay : Constantinople, Athènes et Beyrouth

Cette tutelle civile est d'autant plus aisée dans l'espace méditerranéen que la France dispose d'une trame d'ambassades – Madrid, Constantinople, Rome — et de légations dont les titulaires suivent de près la relève des stationnaires et les mouvements des forces navales⁸¹⁶. Dans les États nord-africains et balkaniques, où la création *de jure* d'ambassades et de légations pose de lourds problèmes juridiques, les consulats généraux et les agences consulaires politiques remplissent toutes les fonctions diplomatiques d'une légation. Les consulats-généraux à Tanger, à Tunis, mais également à Bucarest, sont ainsi *de facto* des postes diplomatiques de première importance et dont chaque titulaire est significativement honoré du titre de chargé d'affaires.

Au milieu du siècle, deux diplomates — le ministre de France en Grèce et l'ambassadeur de France à Constantinople — exercent l'exclusive « direction politique de nos affaires du Levant⁸¹⁷ ». L'ambassadeur de France à Constantinople, qui occupe l'un des postes les plus prestigieux de la Carrière et dont bien des titulaires sont d'anciens ou de futurs ministres, est autorisé à parler au nom

⁸¹² SHD-V-M, BB 4-656, VA Baudin au ministre des Affaires étrangères, François Arago, 29 mars 1848.

⁸¹³ *Ibidem*, Le même au ministre des Affaires étrangères, CV Raymond Jean-Baptiste de Verninac Saint-Maur, 4 septembre 1848.

⁸¹⁴ SHD-V-M, CC 7 2^e moderne, Carton 9-13, Dossier 9 « Pottier Édouard (6 juillet 1839-3août 1903) », Lettre de félicitations du ministre des Affaires étrangères à l'amiral Pottier, 4 janvier 1899.

⁸¹⁵ Lynn M. Case, *Édouard Thouvenel et la diplomatie du Second empire*, Paris, Pedone, 1976, p. 235-236; P. Louvier « Un amiral face à la politique (...) », art. cit, p. 239-242.

⁸¹⁶ O. Voionmaa, *La politique navale française dans la Méditerranée avant 1914 (...)*, op. cit., p. 62.

⁸¹⁷ P. Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III (...) », art. cité, p. 224.

du gouvernement dans les cas les plus urgents pour guider l'action du chef de la station du Levant. L'ambassadeur dispose aussi d'un droit d'appel pour ne pas dire de réquisition, quand s'impose l'urgence d'une action d'interposition ou d'exfiltration. En septembre 1853, alors que les festivités du Baïram et le conflit russo-turc font craindre des débordements anti-chrétiens dans la capitale ottomane, le commandant de la station reçoit les firmans nécessaires pour le franchissement des Dardanelles et reçoit l'ordre de « déférer aux demandes de M. L'Ambassadeur de France ». Subordination limitée et brève, puisque la mission est suspendue dans les jours qui suivent la fin de « toute cette agitation »⁸¹⁸. Dans les jours qui suivent l'annonce des massacres du Liban, Charles de La Valette enjoint par dépêche télégraphique le baron de la Roncière, mouillant au Pirée, « de se rendre sans délai » à Beyrouth en lui donnant le 8 juin, la veille de son départ, des consignes politiques sommaires⁸¹⁹ : « Tout d'abord vous aurez à vous entendre avec notre consul général à Beyrouth sur toute démarche à faire et sur tout mouvement à entreprendre. (...). Invité à faire tout son possible pour accueillir, alimenter et secourir les « victimes de la guerre civile », le commandant de la station dispose en revanche d'une pleine liberté de manoeuvre : « mon approbation est d'avance acquise » tant qu'il ne compromet pas les relations entre les gouvernements français et turc⁸²⁰. L'intervention de l'ambassade ne se limite pas à ces instructions dictées par l'urgence. Durant la crise d'Orient de 1875-1877, les itinéraires des stationnaires font l'objet d'échanges entre Paris et l'ambassade à Constantinople, le ministre de la Marine ayant le dernier mot en cas d'incertitude ou de débat⁸²¹. Dans le dernier tiers du siècle puis au début du siècle suivant, les lignes télégraphiques reliant Paris aux ports majeurs et secondaires du Levant rendent de moins en moins nécessaire le relais de l'ambassade de Constantinople. Au commencement de la crise crétoise au début de 1897, Paris renforce la liberté d'initiative de ses agents à La Sude comme à La Canée. Pour autant, l'ambassadeur à Constantinople reçoit les doubles des documents les plus importants. Cette transmission des informations sur les mesures navales prises sur les côtes du Levant fait ainsi l'objet d'un rappel, le 25 mars 1897, que l'amiral Pottier interprète (excessivement) comme un blâme⁸²².

Le ministre de la France en Grèce comme le consul-général et chargé d'Affaires à Beyrouth disposent également d'un droit d'ingérence ponctuel dans la conduite des affaires navales régionales. Le premier a la haute main sur les affaires couvrant la mer Ionienne, les Cyclades et toutes les eaux brunes du royaume des Hellènes. Son influence se fait également sentir dans les crises crétoises de 1866-1869 et de 1897-1898 puisque la Grèce reçoit alors des centaines

⁸¹⁸ SHD-V-M, BB 4-685, VA Hamelin au CA Le Barbier de Tinan, 11 septembre 1853.

⁸¹⁹ SHD-V-M, BB 4-785, CV Clément de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 8 juin 1860 ; *ibidem*, copie d'une dépêche adressée par l'ambassadeur de France à Constantinople au commandant en chef de la division navale du Levant, 8 juin 1860.

⁸²⁰ Instructions de l'ambassadeur de France à Constantinople, Charles de La Valette au CA La Roncière Le Noury, 8 juin 1860, reçues le 19 juin à Beyrouth, LA RONCIÈRE, I, p.235-236.

⁸²¹ SHD-V-M, BB 4-1057, C^{mt} du *Châteaurenault* au ministre de la Marine, CA marquis de Montaignac de Chauvance, 25 février 1876.

⁸²² SHD-V-M, BB 4-1294, Ministre de la Marine, VA Besnard, à l'amiral Pottier, Dépêche télégraphique, 25 mars 1897, n° 80 bis ; *ibidem*, Le même au même, dépêche télégraphique 27 mars 1897, n° 82 bis.

d'insulaire chrétiens et fournit les insurgés en armes comme en volontaires⁸²³. Au milieu du siècle et sous le Second empire, l'influence du consul-général à Beyrouth croît avec le développement du port. Durant les massacres de 1860, les paroles du consul général de France sont pesées avec attention comme étant les lignes directrices de la politique française. Par la suite, ce consulat est *de facto* le maître d'œuvre de la politique de la France en Syrie comme au Liban.

Aux trois intermédiaires pérennes de la Marine que sont les postes de Constantinople, d'Athènes et de Beyrouth, s'ajoutent ponctuellement les agences des territoires où se déroulent des interventions navales majeures, ainsi le Monténégro et l'Albanie en 1880 où les agents consulaires sont désignés comme les conseillers politiques des chefs de division auxquels ils apportent le concours de leurs relais locaux⁸²⁴. Durant les troubles qui ensanglantent la Crète au tout début de 1897 et qui mènent à la mise sous tutelle progressive des puissances européennes, l'urgence de la situation comme le bon fonctionnement des lignes télégraphiques reliant la métropole à La Canée court-circuitent l'ambassade au profit du commandant des forces navales et du consul général à La Canée.

1. 1. 2. Les domaines d'expertise navale dont bénéficie le Quai

Laissant au gouvernement comme au Quai d'Orsay la haute main sur la politique étrangère de la France, la Marine n'en exige pas moins un échange régulier d'informations et un esprit de concertation. C'est dans cet échange que se concrétise cette « belle » formule des instructions de 1863 transmises au commandant de la station du Levant : « si dans toutes les circonstances, la Marine n'est que la force mise à la disposition de la politique du Gouvernement de l'Empereur, cette force, Dieu merci, est intelligente⁸²⁵ ».

a. Les qualités diplomatiques d'un « bon » stationnaire

Le marin qu'apprécient les consuls est celui qui connaît les recoins et les dangers des côtes des circonscriptions consulaires où il stationne. Défiant le mauvais temps et les embarras de toute sortes, il sait toujours porter ou prendre le courrier diplomatique et ramener les meilleures informations de ses escales. Une certaine fréquentation des sociétés portuaires et consulaires, beaucoup de tact et de bon sens, donnent également à l'officier de marine, celui-là même que prisent les consuls, une intelligence particulière des affaires locales. Ces marins d'exception ont surtout été précieux au premier XIX^e siècle, quand la segmentation des communications isole les agents du service consulaire. Ils se sont également révélés des auxiliaires de premier plan en Italie

⁸²³ Patrick Louvier, « Les puissances navales (...) », art. cité, p. 332-333.

⁸²⁴ Amiral Jauréguiberry, ministre de la Marine, ministre des Affaires étrangères par intérim, « Instructions pour le CA Lafont, commandant la division navale française dans l'Adriatique, 7 septembre 1880, dans *Documents diplomatiques, Affaires du Monténégro*, n° 2, Paris, Imprimerie nationale, 1880, p. 33.

⁸²⁵ SHD-V-M, BB 4-831, Ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, au CA D'Aboville, 7 août 1863. On se reportera à la copie de ce document donné en pièce annexe, ainsi qu'aux développements consacrés (partie II) à la station du Levant.

durant le printemps des peuples (1848-1849) quand la politique péninsulaire de la France est soumise à de fortes contradictions. Apprenant le 30 août 1848 le prochain départ du commandant du *Panama*, stationnant alors à Naples, le Quai d'Orsay demande que soit maintenu le CV Belvèze, qui a su nouer des amitiés dans la meilleure société. Au Levant, l'influence personnelle de certains officiers n'est pas nulle. Au commencement de la crise d'Orient de 1853, le commandant de la station donne au consul de France à La Canée un tableau récent de la situation à Constantinople où l'ambassade de France n'est pas en mesure de tenir ses agents rapidement au courant de la suite des affaires. Rassuré sur la fermeté ottomane, et sentant bien l'appui occidental, l'agent consulaire offre en retour au marin français assez d'informations navales et militaires pour le dissuader de se mêler des affaires crétoises. Très cordial, ce partenariat n'est nullement exceptionnel⁸²⁶. À l'extrême-fin fin du siècle, quand l'île passe sous contrôle européen, l'expertise navale des affaires crétoises attire l'attention des diplomates. La difficile direction des enjeux militaires et politiques par un conseil d'amiraux impose alors de concentrer autant que faire se peut certaines responsabilités. Le franc-parler, la finesse comme la prudence de l'amiral Pottier, chargé de la zone d'occupation française, sont unanimement appréciés de ses interlocuteurs⁸²⁷. Non sans lui rappeler l'appui du consul-général Paul Blanc, qui est une personnalité de premier plan, Paris reconnaît à l'amiral Pottier une très grande latitude dans les négociations avec les Grecs, les Alliés et les Ottomans. Si la Crète est un cas particulier de dévolution partielle des compétences politiques, le partenariat politique est banal dans les périphéries du Levant. La nomination d'attachés navals à Rome, ainsi que l'envoi de missions techniques en Grèce comme en Bulgarie rendent plus réguliers les liens professionnels et parfois amicaux, entre les diplomates et les marins de l'État. Remarquée par Geneviève Salkin-Laperra et Sébastien Laurent, la sélection des attachés navals parmi les gens « bien nés » permet au corps diplomatique français, massivement bourgeois après 1880, de pénétrer les milieux aristocratiques et curiaux de l'Europe centrale et orientale⁸²⁸. En 1891, les relations mondaines du commandant Le Nepvou de Carfort lui permettent de fournir à l'ambassadeur de France, un précieux complément d'informations⁸²⁹. Préfacier des *Souvenirs* de l'amiral de Faramond, qui l'avait rejoint à l'ambassade de Berlin en 1910, Jules Cambon souligne, en 1932, les qualités professionnelles — à dire vrai exceptionnelles — de cet officier savant et dévoué, qui jouit, par sa naissance et son mariage, de l'estime amicale des monarques prussien et austro-hongrois⁸³⁰. Guillaume II ne considérait-il pas en outre les officiers étrangers attachés aux ambassades comme accrédités auprès de sa personne ? Pour manifester ce lien, quelque peu anachronique, l'empereur les invitait régulièrement à des bals, comme à diverses fêtes régimentaires. Les mêmes obligations, fastidieuses, mais très utiles à long terme, enveloppaient à Vienne les mouvements du commandant

⁸²⁶ AMAE, Nantes, Consulat de La Canée, 125, Commandant de la Division navale du Levant au consul de France, 26 mai 1853.

⁸²⁷ H. de la Martinière, *La Marine française en Crète*, Paris, Librairie militaire R. Chapelot, 1911, p. 50-58 et 66-70, 106-111.

⁸²⁸ SALKIN-LAPARRA, p. 14 ; S. Laurent, *Politiques de l'ombre (...)*, *op. cit.*, p. 452-453.

⁸²⁹ S. Laurent, *ibidem*, p. 447 et n. 2 p. 447.

⁸³⁰ Amiral de Faramond, *Souvenirs d'un attaché naval (...)*, *op. cit.*, p. 24.

de Faramond quand ce dernier fut affecté, sans résidence fixe, à l'ambassade de France⁸³¹. La concertation diplomatico-navale n'est pas seulement affaire d'hommes et de circonstances, mais touche quelques affaires où les Affaires étrangères admettent un dialogue préalable ou permanent.

Laisant aux entreprises spécialisées le soin d'engager et de conduire les négociations, l'État leur abandonne la responsabilité de défendre les intérêts commerciaux de la France sur des marchés que la situation financière des États égéens et balkaniques comme la rude concurrence étrangère, rendent de plus en plus difficiles à capturer. Dans ces conditions, le retrait administratif des ventes d'armements est relatif, la main de l'État se faisant sentir dans le domaine du renseignement puisque les compagnies nationales sont loin d'avoir des agents permanents dans les pays de second rang et n'ont pas de moyens humains d'information très développés.

b. Quelques domaines de compétence reconnus aux marins

Sur des questions associant les enjeux politiques et navals, les autorités navales apportent au quai d'Orsay leur expertise, sollicitée ou spontanée. La réforme du cérémonial maritime⁸³², l'efficacité d'un blocus, tel celui d'Alger, la neutralisation de la mer Noire (1856), l'organisation d'une visite d'escadre sont autant de dossiers qui permettent à la Marine de faire entendre sa voix⁸³³. Préparant au début de 1856 le congrès de Paris, le gouvernement français sait le désir britannique de neutraliser totalement la mer Noire, c'est-à-dire d'interdire toute force navale russe dans ce théâtre. L'étendue des côtes, la protection du commerce maritime, la répression de la contrebande interdisent toutefois la neutralisation absolue de la mer Noire. Afin de définir le type et le tonnage des unités russes et turques, l'ambassadeur de France à Constantinople se tourne vers le commandant du *Napoléon*, le CV Pellion. Celui-ci suggère de laisser aux deux États quelques corvettes à vapeur, chargées de la « surveillance mutuelle » de l'exécution du traité, et quelques patrouilleurs afin d'assurer des tâches de police douanière et commerciale⁸³⁴. Interrogé par son homologue des Affaires étrangères, l'amiral Hamelin propose, plus généreusement, de laisser aux Russes six grands avisos à vapeur, sans lesquels le commerce des esclaves sur les côtes de Circassie et de Géorgie reprendra de plus belle. Les besoins militaires des deux empires, qui disposent de forts côtiers et de garnisons éloignées le long des côtes de la mer Noire, imposent également de leur laisser chacun six grands transports capables de porter 1 000 hommes, soit un régiment. En concéder plus, admet Hamelin, ne serait pas toutefois judicieux puisque les Russes seraient tentés d'en convertir une partie en frégates⁸³⁵. De leur côté, les diplomates britanniques, qui désirent une

⁸³¹ *Ibidem*, p. 154-157.

⁸³² P. Louvier, « La question des saluts et des honneurs maritimes au XIX^e siècle (...) », art. cité, p. 13-32, particulièrement les pages 28-31.

⁸³³ A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 156-158.

⁸³⁴ AMAE, La Courneuve, MD 50-114, CV Pellion à l'ambassade de France, Constantinople, 15 février 1856.

⁸³⁵ *Ibidem*, Réponse du ministre de la Marine, VA Hamelin, au ministre des Affaires étrangères, Alexandre Colonna Waleski, 6 février 1856, Très confidentielle.

réelle et durable neutralisation de la mer Noire, sondent leurs experts. Le commandant en chef de l'escadre britannique, lord Lyons, juge suffisant de laisser aux Russes une flottille d'une douzaine d'unités, mais de petit tonnage⁸³⁶. Sur la base de ces conseils et de ceux que donnent les marins des autres puissances signataires, les diplomates alliés laissent aux deux puissances riveraines de la mer Noire le droit de maintenir chacune dix navires dont quatre bâtiments légers et six navires de transport⁸³⁷.

Durant la seconde moitié du siècle, l'expertise navale — essentiellement cartographique et militaire — est de nouveau requise dans les divers dossiers régionaux de la question d'Orient. Cette assistance ponctuelle est bien inférieure à celle que la Guerre apporte aux diplomates. Non seulement, le renseignement militaire dispose d'équipes de reconnaissance très aguerries, mais la connaissance du monde arabe par les soldats de l'Armée d'Afrique est trop grande pour être ignorée dans le dossier libanais (1845-1862). Analysant les avantages et les handicaps d'une émigration maronite en Algérie, le Quai d'Orsay s'appuie sur les avis — négatifs — de la Guerre et de ses agents au Liban, tel le général d'Hautpoul, alors commandant le corps expéditionnaire. Alors que se précisent à la fois le retrait de l'armée d'Hautpoul et la réforme du Liban, l'avis des marins sur l'émigration maronite, la constitution d'une gendarmerie indigène et le rôle futur de Bey Karam ne paraît pas même avoir été sollicité par les Affaires étrangères⁸³⁸. La communication aux Affaires étrangères de leurs impressions et de leurs suggestions dépend alors du ministre de la Marine. Recevant en avril 1860 un long rapport fort critique du commandant de la station du Levant sur le retentissement de la politique italienne le long des côtes égéennes, la rue Royale en adresse une copie aux Affaires étrangères⁸³⁹. En septembre suivant, l'avis du commandant La Roncière Le Noury est toutefois directement sollicité par l'ambassadeur de France à Constantinople. Appréhendant l'effondrement du régime, le diplomate « désirait prendre son avis sur les mesures à adopter pour le salut de nos nationaux, dans le cas où une révolution menacerait la vie des Européens ». Non sans ignorer la détresse financière du gouvernement, le chef de la station du Levant rappelle à son interlocuteur le loyalisme des fonctionnaires et surtout des soldats ottomans⁸⁴⁰. Très ponctuellement, les marins interviennent directement sur le cours des négociations, quand le Quai doit mobiliser tous les moyens pour défendre ses vues.

⁸³⁶ Lord Clarendon à lord Stratford, 11 février 1856, dans *Englische Akten zur Geschichte des Krimkriegs*, vol. 4, 10. September 1855 bis 23. Juli 1856, (Winfried Baumgart sous la coord. de.), Munich, R. Oldenbourg Verlag, 1988, p. 748-749.

⁸³⁷ BATESTI, I, p. 155.

⁸³⁸ SHD-V-M, BB 4-791, CV de la Grandière au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, « Mémoire sur la Syrie », 23 janvier 1861 ; SHD-V-M, 17 GG 2/1, CA La Roncière Le Noury, « Notes manuscrites », Été 1861 ; VA Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 16 juin 1861 dans C. De Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie (1860-1861). Documents inédits du général A. Ducrot*, Paris, 1921, p. 282 ; Le même au même, 30 juin 1861, *ibidem*, p. 291-292 ; Le même au même, 18 juillet 1861, *ibid.*, p. 305 ; Gérard Arboit, « De l'immigration des maronites en Algérie : un aspect de la politique française à l'égard des communautés chrétiennes de Syrie entre 1848 et 1870 », *Revue française d'Histoire d'outre-mer*, t. 87, n° 328-329, 2^e semestre 2000, p. 231-239, plus particulièrement les pages 237-238 ; Patrick Louvier, « Une opération humanitaire ratée ? L'expédition de Syrie de 1860-1861, vue par les militaires et les marins français ». Texte inédit d'une communication devant l'UMR IRICE, Paris, Janvier 2006. Mis en ligne sur le site du laboratoire C.R.I.S.E.S.

⁸³⁹ SHD-V-M, BB 4-785, CV La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 13 avril 1860.

⁸⁴⁰ *Ibidem*, Le même au même, 28 (?) septembre 1860.

En 1897-1898, les agents consulaires, les marins comme les soldats conduisant les opérations de maintien de l'ordre en Crète sont invités à gérer ensemble une situation très complexe et longtemps volatile sur fond de massacres interconfessionnels et d'ingérence grecque. Le 6 février 1897, l'amiral Pottier, chargé de représenter la France au sein des escadres internationales déployées dans le nord de l'île, est invité à « conduire les affaires de Crète (...) pour la défense de nos intérêts dans ces parages et la protection de nos nationaux ». Très générales, ses premières instructions lui donnent le pas sur le consulat général à La Canée, si la situation l'exigeait⁸⁴¹. Précisées les semaines suivantes, les instructions maintiennent la prééminence du commandant de la division sur les autres agents de l'État, aussi bien consulaires que militaires⁸⁴². La primauté de l'amiral Pottier est déterminée par la gestion navale et collégiale d'une crise humanitaire majeure, survenant deux années après les massacres d'Arménie. Suivant des procédures anciennes et bien rodées, les commandants des escadres internationales se réunissent en un comité technique — familièrement appelé « Les Amiraux » — dont la cohésion est renforcée par le retrait des Austro-Allemands du dossier crétois. Ce sont ainsi les seuls marins italiens, russes, britanniques et français qui neutralisent les manoeuvres agressives de l'escadre grecque détachée devant La Canée, mais sans pouvoir interdire le débarquement d'un petit corps expéditionnaire, chargé de coordonner l'action des insurgés chrétiens. Alerté, Paris félicite le commandant du *Suchet* dont l'énergie a préservé La Canée d'une attaque grecque. Bien que ce dernier se soit efficacement entendu avec ses collègues, Paris partage sa méfiance envers les menées supposées des Britanniques que le Quai soupçonne de vouloir profiter de la crise pour prendre le contrôle de la rade de La Sude⁸⁴³. Inspirant pleinement confiance donc, les marins seront impliqués dans toutes les étapes d'une crise crétoise dont les centres d'impulsion voire de subversion sont non seulement l'arrière-pays montagnard insulaire, mais aussi les capitales grecque et ottomane. Devant le refus grec de céder aux pressions diplomatiques et de rapatrier le corps Vassos, la nécessité d'une voie coercitive mène Paris à requérir l'avis du CA Pottier, afin de « connaître ses vues personnelles sur les moyens navals propres à obtenir ce résultat en cas de refus de la part de la Grèce » et de sonder ses collègues⁸⁴⁴. Devant l'échec des pressions diplomatiques, Paris ici laisse la bride assez large à son agent, tant que ce dernier s'assure de l'unanimité des décisions prises par écrit⁸⁴⁵. Toutes les mesures navales — le blocus étroit de l'île, le contrôle du Pirée, la surveillance des lignes de communication entre l'île et la Grèce — sont alors laissées à l'initiative des marins⁸⁴⁶. Le blocus maritime étant envisagé pour

⁸⁴¹ SHD-V-M, BB 4-1294, Instructions ministérielles à l'amiral Pottier, commandant la division de l'escadre de Méditerranée détachée dans le Levant, 6 février 1897, confidentielle.

⁸⁴² *Ibidem*, Instructions ministérielles à l'amiral Pottier, 20 mars 1897.

⁸⁴³ SHD-V-M, BB 4-1294, Ministre de la Marine, VA Besnard, à consul de France (La Canée), dépêche télégraphique, pour le commandant du *Suchet*, 8 février 1897 ; *ibidem*, Le même au même, pour le même, 9 février 1897 ; *ibidem*, Le même au même, pour l'amiral Pottier, 13 février 1897.

⁸⁴⁴ *Ibidem*, Instructions télégraphiques à l'amiral Pottier, 27 février 1897.

⁸⁴⁵ *Ibidem*, Instructions télégraphiques au même, 4 mars 1897.

⁸⁴⁶ *Ibidem*.

amener la Grèce à rapatrier cette force⁸⁴⁷, les amiraux des grandes puissances détachés en Crète proposent de concentrer leurs moyens à l'entrée du golfe d'Athènes. Leur avis ne rencontre pas toutefois l'unanimité des chancelleries, qui imposent la solution du blocus général des eaux insulaires. Complicquée et sans efficacité face aux contrebandiers grecs et crétois, ce que n'avaient cessé de prophétiser les Amiraux, cette demi-mesure est levée en septembre 1897, après la fin de la guerre de Thessalie⁸⁴⁸. S'il allait contre leurs vœux, le blocus maritime de la Crète permet, en revanche, aux « Amiraux » d'obtenir le déploiement de forces militaires, sans lesquelles les patrouilles navales, comme la garde des ports insulaires, ne pouvaient être menées à bien. Cette exigence collégiale, où la voix de l'amiral Pottier se fit nettement entendre, obligea l'Europe à s'engager plus fermement dans l'organisation future de l'île où s'imposa la fin de toute présence ottomane⁸⁴⁹. Au terme de deux années de déploiement militaire et naval, les commentaires extrêmement flatteurs qui émanent de la présidence de la République, du ministre de la Marine et du Quai d'Orsay disent toute la réussite de Pottier et de ses subordonnés dans une de ces très rares affaires où les affaires politiques locales furent confiées à parts égales aux marins et aux agents consulaires⁸⁵⁰.

1. 2. L'emploi des forces navales au service de la diplomatie française : accords et frictions

En travaillant pour le Quai d'Orsay, la Marine n'est nullement une misérable Cendrillon, soumise à sa marâtre. La contrepartie du travail accompli pour les Affaires étrangères est en effet assez généreuse. Depuis l'époque moderne, les consuls facilitent le travail et les manœuvres des navires de l'État en apportant aux commandants les nouvelles sanitaires et politiques du pays tout en leur communiquant les prix des denrées nécessaires. Les relations avec les autorités locales comme les cérémonies protocolaires sont d'autres champs de cette assistance consulaire. Ce rôle d'intermédiaire et d'informateur qu'assument les agents des Affaires étrangères évolue au cours du XIX^e siècle, mais demeure. Tout en signalant les cas les plus graves, les consuls confient la surveillance des affaires sanitaires proche-orientales aux experts médicaux travaillant soit dans les hôpitaux civils, au sein des agences sanitaires européennes ou pour le compte des gouvernements non-occidentaux. Les agents consulaires restent, en revanche, toujours impliqués dans les affaires logistiques. Les consuls fournissent aux stationnaires les prix du marché et leur donnent la liste des négociants locaux les plus fiables. Ce sont eux, avec les agents des Messageries maritimes, qui ont la haute main sur l'entretien et le renouvellement des dépôts de charbon des navires de l'État. Les consuls sont enfin chargés de débrouiller auprès des administrations locales les embarras des communications postales et surtout télégraphiques.

⁸⁴⁷ *Ibidem*, Instructions télégraphiques à l'amiral Pottier, 15 mars 1897.

⁸⁴⁸ H. de la Martinière, *La Marine française (...)*, *op. cit.*, p. 70-87

⁸⁴⁹ P. Louvier, « 'On ne pouvait les inviter ensemble (...)' », art. cité, p. 295-300

⁸⁵⁰ SHD-V-M, CC 7 2^e moderne, Carton, 9-13, dossier 9 : « Pottier Édouard (6 juillet 1839-3août 1903) », Lettre du secrétariat de la Présidence au Ministère de la Marine, direction du Personnel, « Félicitations à mettre au calepin de l'amiral Pottier », 19 mai 1897 ; *ibid.*, Ministère des Affaires étrangères, Théophile Delcassé, au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 4 janvier 1899.

À ces charges ordinaires, s'ajoutent enfin, pour quelques postes « politiques » et militaires, tels La Spezia ou Gallipoli, des missions régulières de renseignement d'une importance certaine. Par ailleurs, sur toutes les mers, l'information politico-navale que sollicitent un stationnaire comme un chef de division, est et demeure un service que les consuls doivent rendre. Pour l'avoir refusé, le consul de France à Salonique est l'objet en juillet 1852 d'un ferme rappel à l'ordre, le CA Romain-Desfossés ayant fait savoir à Paris n'avoir pu obtenir de cet agent « les renseignements dont il avait besoin pour être éclairé sur la présence des pirates dans les golfes situés au nord de l'Archipel⁸⁵¹ ».

Ce dialogue diplomatico-naval s'étend aux mouvements de l'escadre, des divisions et des stationnaires. Les croisières des divisions comme la relève des stationnaires sont, pour une large part, des questions techniques et nautiques, mais la voix du Quai et de ses agents se fait entendre pour définir les itinéraires et les modifier. L'organisation des missions et des entraînements est ainsi régulièrement contrariée par les sollicitations diplomatiques et consulaires. Ces demandes locales, qui se font pressantes en temps de crise — la Sicile de 1848 ; le Liban en 1860 — posent à la Marine de tels soucis techniques et tactiques que les chefs de division et leurs supérieurs parisiens protestent en exposant leurs embarras logistiques, leurs priorités tactiques et nautiques, et l'inefficacité politique de l'immobilisation d'un navire.

1. 2. 1. Un navire de l'État doit avoir l'allure d'un navire de guerre

Dans leurs travaux sur les missions diplomatico-navales françaises en Amérique du Sud et dans les eaux ouest-africaines, Jean-David Avenel et Mathieu Le Hunsec ont montré que la réussite d'une action navale, qu'elle soit bienveillante ou coercitive, dépend autant de la qualité de l'analyse de la situation politique que de la justesse des moyens déployés du début jusqu'au terme de l'opération⁸⁵². Si tous les navires de l'État portent les armes, les personnels et le pavillon de leur nation, tous n'ont pas les mêmes aptitudes nautiques et militaires. Le déploiement d'un petit croiseur à faible tirant d'eau sur une côte lagunaire, où les graus sont étroits, est une décision judicieuse sur le plan nautique, mais ne donne au commandant de ce bâtiment qu'une artillerie réduite et de bien faibles capacités de projection amphibie. S'il s'agit de collecter des renseignements sur l'état politique d'une région où la présence nationale est restreinte, le déploiement de telles unités légères suffit donc très largement. S'il faut, en revanche, envisager l'embarquement de centaines de réfugiés, voire prendre pied à terre pour défendre tout un quartier, un croiseur ne peut faire l'affaire et doit être épaulé par des navires de ligne capables de déployer à terre plusieurs compagnies de matelots et de fusiliers-marins. Avec 60 hommes pour défendre le consulat de France à Casablanca et quelques pièces moyennes et légères, le commandant du *Galilée* s'avère incapable d'exfiltrer ses hommes pris au piège dans la ville le 5 août 1907. Afin d'éviter leur massacre, le croiseur doit donc bombarder la ville arabe, en attendant l'arrivée d'un autre

⁸⁵¹ SHD-V-M, BB 4-689, Ministre de la Marine, Théodore Ducos, au VA de La Susse, 29 mars 1853.

⁸⁵² J. Avenel, *L'Affaire du Rio de La Plata*, (...), *op. cit.*, p. 23 et 110 ; M. Le Hunsec, *La marine française en Afrique depuis les indépendances*, (...), *op. cit.*, p. 76-85, particulièrement les notes 151 et 152 de la page. 79 et toute la page 80.

croiseur requis par TSF⁸⁵³. Outre les considérations maritimes et tactiques qui déterminent le déploiement d'un navire sur une zone « chaude », les autorités sont appelées à prendre en considération l'image que les communautés expatriées et les populations maritimes se font d'un «vrai » navire de guerre. La question se pose peu dans les eaux de la Méditerranée occidentale, qui est la zone naturelle d'évolutions et de croisières de l'escadre de Toulon. L'allure insuffisamment militaire des navires de guerre est, en revanche, une antienne des rapports diplomatiques au Levant. Dans les années 1840, les correspondances consulaires signalent l'allure martiale des unités britanniques pour justifier le retrait des avisos et des bricks français. Ressemblant trop à des navires marchands, ces unités n'étaient pas, en outre, assez confortables pour transporter dignement les prélats des communautés latines d'Orient. Des plaintes similaires parcourent également le second XIX^e siècle⁸⁵⁴. L'ambassade de France conseille ainsi, le 18 juillet 1868, le remplacement de l'*Ajaccio* dont la machine, à bout de souffle, doit faire l'objet de longues et incessantes réparations et dont la lenteur est l'objet de fâcheuses plaisanterie.

Dans l'ensemble, la Marine tient compte de ces demandes dont elle a tout à gagner. Son prestige est intéressé par le déploiement d'unités adaptées à leurs tâches. En 1819, le commandant Grivel dénonce la présence de deux gabares, la *Truite* et le *Lézard*, robustes certes, mais dont l'apparence marchande impose le rapatriement et l'envoi de deux ou trois goëlettes de guerre⁸⁵⁵. Au commencement de la guerre russo-turque de 1853, alors que les populations ottomanes musulmanes, mobilisées par l'appel au *djihad*, embrassent dans une même détestation les chrétiens européens, le VA Hamelin, tout nouveau commandant de l'escadre de la Méditerranée, recommande le retour au Levant de corvettes et de bricks à voiles, désormais déployés sur les eaux ultra-marines. L'allure très militaire de ces unités à voiles, dont on peut compter les canons, avance Hamelin, impressionnera des populations, qui ne distinguent guère encore les bâtiments à vapeur militaires des paquebots des Messageries Impériales. Rassemblé sur le pont supérieur, l'armement lourd, mais réduit des corvettes à roues se prêtait mal, en outre, aux saluts au canon, si nombreux au Levant. Examinées à Paris, ces propositions iront dans le sens des décisions ministérielles. Sans tarder, deux bâtiments à voiles, une corvette de première classe et un brick de 20 canons, sont armés et détachés au Levant. De telles demandes ne présentent rien de bien singulier et ponctuent la vie de toutes les stations périphériques. À la veille des combats de Casablanca en août 1907, l'amiral Philibert, qui coordonne la répression de la contrebande des armes le long des côtes atlantiques marocaines, demande l'envoi d'unités adaptées pour cette tâche : « des bâtiments de la taille des croiseurs de 2^e classe au moins, les croiseurs comme le *Forbin* étant insuffisants pour frapper l'esprit des Marocains⁸⁵⁶ ». Si les marins comprennent donc bien, comme les diplomates, l'importance de l'allure d'un navire de guerre sur l'efficacité d'un signal diplomatique, leur désaccord avec les

⁸⁵³ Ministère de la Marine, EMG 1^{re} section, *Les opérations de la Marine au Maroc, (1907-1908)*, op. cit. Paris, Imprimerie Nationale, 1913, p. 7-9.

⁸⁵⁴ On se reportera ici aux pages consacrées dans la deuxième partie de ce travail aux navires de la station du Levant.

⁸⁵⁵ SHD-V-M, BB 4-406, Commandant de *L'Espérance* au ministère de la Marine, 9 mars 1819.

⁸⁵⁶ Ministère de la Marine, EMG 1^{re} section, *Les opérations (...)*, op. cit. p. 3.

consuls porte sur le seuil de l'alerte comme sur la durée de la mobilisation des navires en cas de tension.

1. 2. 2. Un (gros) stationnaire dans chaque port : une mesure impossible et contre-productive

Les troubles locaux, les tensions nationales ou internationales, mais également les sorties de crise sont rythmées par la circulation de bruits et de rumeurs qui, non seulement, troublent les communautés expatriées, mais également les populations locales. Les marins qui ne disposent pas d'agents résidents, hormis le stationnaire de Constantinople, doivent mesurer le risque réel à la lecture des demandes des notables français, des agents consulaires et des dignitaires catholiques, qui sont, au Levant, les porte-parole de leurs communautés. Une courte visite des ports et quelques entretiens complètent et précisent le tableau des menaces immédiates. Le premier souci du commandant de la station et de ses subordonnés est de mesurer l'imminence comme l'intensité de la menace. La première cause de friction opposant les marins aux consuls porte sur l'estimation du risque. La seconde divergence porte sur la durée et l'ampleur du déploiement naval.

a. Refuser l'évidence : le CV La Roncière Le Noury dans les tout premiers temps des massacres de 1860

Au commencement de la crise du Liban, le commandant de la station, dont le siège est au Pirée, se refuse de quitter les eaux grecques et donne l'ordre à ses croiseurs de converger sur les ports libanais. Justifiant, le 8 juin, le maintien de la frégate amirale dans les eaux helléniques, le CV La Roncière Le Noury explique ne pas avoir voulu « user le prestige que semble devoir toujours accompagner le commandant en chef d'une station navale⁸⁵⁷ ». S'appuyant sur des sources consulaires, Paris n'entend pas cet argument et donne à La Roncière l'ordre impératif de rallier le Liban pour venir en aide à tous les réfugiés possibles. Pensant les Ottomans capables de juguler la crise dont il mésestime la brutalité meurtrière, La Roncière s'aperçoit de son erreur, mais n'abandonne pas sa ligne de prudence initiale. Ayant rallié la Syrie le 13 juin 1860, le commandant de la station du Levant juge initialement son déploiement inutile et contre-productif, puisque l'effet le plus certain de la présence de la frégate a été de donner aux Maronites, comme aux autres chrétiens orientaux, « une nouvelle assurance, peut-être même de leur rendre leur arrogance habituelle⁸⁵⁸ ». Un jugement sans appel donc, mais sans doute accentué par le ressentiment d'avoir été implicitement blâmé pour avoir choisi, au tout début des massacres, de demeurer au Pirée « afin de ne pas user le prestige que semble devoir toujours accompagner le Commandant en chef d'une station navale ». Appelé le 7 juin à se rendre sans délai en Syrie, le CV La Roncière Le Noury ne pouvait, on s'en doute, aisément se déjuger. Parvenant le 13 juin à Beyrouth où convergent des centaines de fugitifs, le commandant de la station prend enfin la mesure des violences anti-chrétiennes. Sur le fond, l'attitude navale demeure précautionneuse. Le commandant de la station

⁸⁵⁷ SHD-V-M, BB 4-785, CV La Roncière Le Noury, 8 juin 1860. ; *ibidem*, Le même au même, 20 juin 1860.

⁸⁵⁸ SHD-V-M, BB4-785, Le même au même, 20 juin 1860.

du Levant censure ces croisières d'intimidation trop peu étoffées pour impressionner, mais assez visibles pour susciter l'inquiétude et la colère au sein des communautés musulmane et druze. Non sans ignorer la menaçante progression des bandes druzes vers le littoral, le commandant de la station s'oppose aux notables français demandant le débarquement à Beyrouth des compagnies de la *Zénobie*. Ce type de refus est assez banal pour ne pas y voir une posture hautaine. Une quinzaine de jours plus tard, le commandant Krantz, qui stationne devant Saïda, dit « très durement » au consul de France son refus d'embarquer qui et quoi que ce soit afin de ne pas laisser croire à « la moindre crainte⁸⁵⁹ ». Durant l'été 1876, les rapports du consul de France à Tripoli, qui appréhende le déclenchement soudain de violences xénophobes, n'impressionnent guère le commandant d'une division navale, déployée à la mi-juillet. Ce dernier souligne l'importance numérique de la communauté européenne, quelque 5 000 hommes, qu'il pense capables de se défendre, et rappelle le stationnement de 2 000 soldats de troupes ottomanes régulières. Inévitablement, ces divergences sur l'imminence du danger et les mesures à prendre nourrissent des ressentiments, du dépit et quelques stéréotypes.

b. Le consul nerveux : un lieu commun mais assez rare

La nervosité des consuls, leur tendance à l'affolement, leur perspective trop locale des choses parcourent ainsi les commentaires des commandants et des chefs de division. Le propos peut se faire cruel. Ayant commandé un croiseur dans les eaux crétoises à la fin du régime de l'autonomie insulaire, l'amiral Daveluy se moque, dans ses mémoires, du consul de France « qui se croyait perdu dès que le stationnaire quittait momentanément les eaux crétoises⁸⁶⁰ ». Le même ton persifleur enveloppe son récit d'une démonstration inutile devant Beyrouth durant la guerre italo-turque dont les instructions portaient la trace de l'affolement⁸⁶¹. Le lecteur des rapports du commandant Krantz, qui stationna devant Saïda en juin 1860, y trouvera quelques pointes contre la nervosité consulaire opposée à la fermeté des marins ... et des soeurs de la Charité⁸⁶². Sans toujours l'écrire, les marins ne sont pas loin de penser que la demande consulaire d'un soutien naval est une solution de commodité, souvent inutile, et même improductive à moyen terme. En 1858, le commandant du *Solon*, auquel le consul de France en Crète demande de demeurer jusqu'à l'arrivée du nouveau gouverneur ottoman, s'y oppose en rappelant l'exercice du gouvernement par intérim par l'amiral Ahmet Pacha. Ce dernier, en outre, ne pouvait que voir d'un mauvais oeil cette preuve de défiance dans ses capacités⁸⁶³. Autre accusation classique pour ne pas dire canonique à l'encontre des consuls : la rivalité diplomatique franco-britannique inciterait les agents français à

⁸⁵⁹ Commandant Krantz au commandant en chef de la division du Levant, 28 juin 1860, LA RONCIÈRE II, p. 246.

⁸⁶⁰ Claude Berton, « Problèmes de la station navale de Crète en 1910, d'après les souvenirs de l'amiral Daveluy », *Stations Navales et Navigations organisée en Méditerranée*, Actes du colloque de Toulon 12, 13, 14 décembre 2002, ed. de la Nerthe, 2004, p. 66-67.

⁸⁶¹ DAVELUY, II, p. 496-497.

⁸⁶² LA RONCIÈRE, II, p. 246-252.

⁸⁶³ AMAE, Nantes, Consulat de La Canée, 125, Commandant du *Solon* au consul de France (La Canée), 29 juin 1858.

surenchérir à l'annonce de la venue prochaine d'un croiseur britannique, alors même que les biens et les personnes sous leur responsabilité ne sont pas menacés. Ce portrait acide du consul pusillanime et chicanier mérite et réflexion et nuances. Les consuls ne sont pas tous, loin s'en faut, des alarmistes, ce que bien des marins savent d'expérience. En premier lieu, le consul est souvent contraint par la situation à donner de la voix en appelant ostensiblement la Marine à la rescousse. Le premier bénéfice de cet appel est de répondre aux doléances de sa communauté et des protégés de la France⁸⁶⁴. Ce recours peut également répondre au désir inavoué d'un gouverneur qui, tout en affirmant redouter l'arrivée d'un croiseur, utilise la survenue probable d'un navire de guerre européen pour inspirer les fractions les plus excitées à la prudence. Enfin le portrait du « bon » consul, ferme et patriote, fin connaisseur des affaires locales, est assez facile à retrouver dans les rapports navals. Les agents du Quai en Crète apprennent vite à distinguer les violences sanglantes ordinaires et quasi quotidiennes, telle la vendetta familiale ou villageoise, des vrais conflits armés impliquant des centaines d'hommes et susceptibles de dégénérer en massacres. Leur connaissance des affaires comme leur capacité à décrypter les indices d'un vrai danger sont bien rarement mises en doute par les marins. Plongé dans les pires moments de l'insurrection crétoise de 1896-1897, le CV Hennique a les mots les plus flatteurs pour le consul Paul Blanc qui, retournant à La Canée après avoir mis sa famille à l'abri, s'interpose entre les Turco-Crétois et les Chrétiens, en mobilisant ses réseaux amicaux⁸⁶⁵. Derrière la posture marmoréenne que les officiers de marine adoptent, particulièrement dans les heures les plus sombres, se trouve, admis sobrement, le risque de se retrouver submergé. Immobilisé devant Saïda en juin 1860, le commandant Krantz refuse tout débarquement, mais se prépare à jeter ses hommes à terre pour y mourir avec les chrétiens réfugiés s'ils étaient attaqués. Destinées au seul CV La Roncière Le Noury, ses lettres montrent également son inquiétude — ainsi le 25 juin — tant la situation de la ville et des environs, aux mains des Druzes, semble incertaine⁸⁶⁶. Les piques et les critiques dont les marins fustigent parfois les consuls doivent donc être bien jaugées selon le destinataire de leurs lettres et le moment de leur rédaction. Le commentaire qui suit, un jour de colère, une décision consulaire, individuelle ou collégiale, n'est pas à prendre pour une représentation universelle des agents diplomatiques.

c. Mieux vaut patrouiller que stationner : des dangers de l'immobilisation

Le second motif de dispute entre les agents consulaires et navals sur l'intervention navale porte sur les modalités, et particulièrement la durée, d'un déploiement. Quelque soit le degré réel de gravité qu'ils accordent à ces situations d'urgence ou ces périodes d'insécurité, les marins, tant français que britanniques, pestent contre un stationnement systématique qui s'avère irréaliste et contre productif. Immobiliser un croiseur prive le commandement naval et le corps diplomatique d'un patrouilleur indispensable pour l'acquisition et l'acheminement des informations. Outre

⁸⁶⁴ SHD-V-M, BB 4 -785, CV La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 23 juin 1860.

⁸⁶⁵ SHD-V-M, BB 4-1295, CV Hennique au ministre de la Marine, VA Besnard, « 3^e Rapport »7 février 1897.

⁸⁶⁶ Commandant Krantz au commandant en chef de la division du Levant, 28 juin 1860, LA RONCIÈRE, II, p. 246-259.

l’embarras que pose le ravitaillement d’une petite unité immobilisée plusieurs semaines⁸⁶⁷, les machines des premières générations de bâtiments à vapeur (1830-1850) exigent de fréquentes réparations ce qui limite le nombre de navires effectivement disponibles. En 1850, le CA Tréhouart signale n’avoir qu’un seul brick disponible au Levant, deux bâtiments étant en réparation, tandis que sa dernière unité est maintenue à Constantinople. À ces contraintes matérielles s’ajoutent les conditions particulières que dicte la géographie des intérêts nationaux. À la fin du Second empire, pas moins de seize ports majeurs et secondaires grecs et ottomans sont identifiés comme des points d’importance du commerce national où des communautés expatriées ont attiré des établissements missionnaires, éducatifs et charitables⁸⁶⁸. Comment dans ces conditions assurer la présence constante d’un bâtiment dans chaque port d’un pays maritime tel que l’Empire ottoman ou la Grèce ? En 1863, le chef de la station recommande le constant déploiement de croiseurs de petite dimension, capables de rayonner ici et là, tout en réservant l’action de la frégate-amirale pour les occasions les plus sérieuses et conserver ainsi à sa venue la portée politique associée au déplacement d’un tel navire. Les mêmes soucis se posent aux Britanniques lors de la chute mouvementée du roi Othon I^{er} de Grèce : « Je me trouve », écrit l’amiral Smart, contraint de détacher des vaisseaux de ligne pour conduire des missions qui pouvaient parfaitement être remplies par de petites unités⁸⁶⁹ ». Rassurante, l’immobilisation des stationnaires est bien une faute puisqu’elle laisse les points les plus menacés sans couverture ou les place sous la garde d’un seul croiseur, incapable bien sûr de couvrir l’évacuation de milliers de personnes. Tournant le dos à cette voie, les autorités navales plaident donc pour des missions régulières, généralement brèves, afin de montrer le pavillon dans un port quelques heures, voire quelques jours, avant de poursuivre la croisière⁸⁷⁰. Partagés par les marins britanniques, ces conseils sont assez communément suivis par le gouvernement qui peut, quand la gravité de la situation devient exceptionnelle, ainsi au Liban printemps 1860, déployer des unités supplémentaires comme stationnaires, laissant aux petites unités le soin de conduire des croisières répétées qui sont l’ossature de la surveillance navale⁸⁷¹.

1. 3. Une indispensable corvée : transporter les « personnalités » et le courrier diplomatique

Tout au long du XIX^e siècle et sur tous les océans, le ministère de la Marine assume des tâches auxiliaires, pour ne pas dire ancillaires. Il s’agit de transporter les courriers, les personnes, les matières ou les objets dont l’acheminement doit être conduit en toute sécurité. S’il s’agit parfois de couvrir du pavillon de la France une personnalité civile ou religieuse— ainsi l’abbé Lavigerie sur

⁸⁶⁷ AMAE, Nantes, Commandant de la *Mésange* au consul de France (La Canée), 2 décembre 1833.

⁸⁶⁸ SHD-V-M, BB 4-955, Dossier du *Limier*, 1872.

⁸⁶⁹ NA Kew, ADM 1-5818, VA Smart au secrétaire de l’Amirauté, 1^{er} août 1863, cité par P. Louvier, *La puissance (...)*, *op. cit.*, p. 316.

⁸⁷⁰ CA Du Pin de Saint André, « Affaires d’Orient (...) (suite et fin) », 1889, art. cité, p. 172.

⁸⁷¹ Ce que pratiquait la station du Levant au second XVIII^e s. : E. Olivier-Jégat, *Océans et marine (...)*, *op. cit.*, p. 269 et suivantes.

les côtes libanaises en novembre 1860 —⁸⁷², les navires de l'État servent aussi à transporter en toute discrétion bien des personnes et des objets confiés à leur garde⁸⁷³. Dans une certaine mesure, la densité des lignes commerciales, la ponctualité des paquebots des compagnies maritimes françaises ou non permettent de conserver les croiseurs pour des tâches plus urgentes⁸⁷⁴. Pourtant, jusqu'à la fin du siècle, la Marine demeure un transporteur régulier et du courrier diplomatique et des personnels du Quai d'Orsay ou des hôtes de la France. Les nécessités du service diplomatique comme l'éloignement de certains postes rendent inévitable le recours à un navire de guerre dont l'arrivée dans un port secondaire vaut bien de longs discours. Tout certes ne se passe pas aisément. Appelé en janvier 1854 à rejoindre son poste à Rabat, Auguste Beaumier embarque avec sa famille sur le *Pétrel*. Comme la barre qui ferme l'estuaire du Bou Regreg est infranchissable et la mer démontée, le commandant du croiseur quitte son mouillage au large et rejoint Casablanca pour y débarquer ses passagers. Le consul Beaumier rejoint donc son poste par ses propres moyens. Le souci de la dignité nationale comme le sens du décorum, jugé très important dans le monde arabo-musulman, déterminent également la réquisition d'un navire de l'État pour le service diplomatique.

1. 3. 1. Honorer les hôtes de la France et leur montrer sa puissance

Disposant, au milieu du siècle, d'un nombre croissant de croiseurs à double propulsion, dont certains sont d'authentiques navires à vapeur, la Marine dispose d'une flottille bien adaptée au transport des hôtes étrangers de la France, personnalités princières ou diplomates que le sens de la grandeur nationale encourage à transporter de leur pays jusqu'à Marseille ou Toulon.

Pour le second du navire qui est chargé de l'accueil des hôtes de marque et des officiels, cette réquisition est inégalement lourde. Préparant depuis l'été 1879, la venue d'une mission marocaine, le Quai d'Orsay évoque une ambassade étoffée emmenant avec elle, comme le veulent les usages diplomatiques des pays arabes, de nombreux chevaux offerts à la Présidence. Sous la monarchie de Juillet, l'embarquement d'une centaine de notables algériens se rendant en pèlerinage à la Mecque via l'Égypte ou via les villes saintes du Proche-Orient est une affaire assez commune⁸⁷⁵. Une fois la présence de la France consolidée en Algérie et les relations diplomatiques rétablies avec le Maroc, la Marine participe à plusieurs reprises au transport de personnalités marocaines. C'est ainsi la frégate *Albatros* qui, réaménagée pour l'occasion, prend à Marseille le grand chérif d'Ouezzane, l'émir Moulay Abdesslam et le conduit avec sa suite, en juillet 1853, dans le port d'Alexandrie d'où les Marocains partent accomplir le pèlerinage de La Mecque⁸⁷⁶. Outre la

⁸⁷² SHD-V-M, BB 4-791, CV de La Grandière au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 19 novembre 1860.

⁸⁷³ Le transport des antiquités archéologiques et des savants français a été décrit en première partie de cette étude, tandis que les tâches militaires logistiques, bien connues par ailleurs, ont fait l'objet d'un court développement dans la seconde partie. Nous invitons nos lecteurs à s'y reporter, notre attention se concentrant ici sur le transport des personnes et du courrier officiel.

⁸⁷⁴ AMAE, Nantes, Consulat de La Canée, 125, Secrétaire de l'amiral Hugon au consul de France à La Canée, 4 novembre 1833.

⁸⁷⁵ Luc Chantre, « Des bâtisseurs d'empire (...) », art. cité, p. 159.

⁸⁷⁶ SHD-V-M, BB 4-686, Dossier *Albatros* (CV Dubreuil), 1853.

préparation de leurs logements, confiée aux charpentiers comme aux peintres du navire et des arsenaux, une attention toute particulière est portée à leur cuisine comme à leurs rites. Connue pour son sens de la débrouillardise et son efficacité, la Marine sait toujours s'adapter au mieux aux besoins de ces passagers.

Confiant dans l'efficacité des préparatifs navals, les Affaires étrangères sont également sensibles à la dimension diplomatique du voyage d'un officiel étranger sur un navire de l'État où l'étiquette la plus scrupuleuse sera maintenue. Témoins de la stricte discipline régnant à bord, les passagers retirent, bien sûr, de leur croisière un certain nombre d'impressions qui participent à cette politique d'influence et de grandeur à laquelle les différents régimes sont également attachés. La première mission diplomatique marocaine en France, dont l'enjeu est de sortir les deux pays d'une longue crise armée, embarque à Tétouan sur un navire de guerre à vapeur, superbement aménagé, dont l'aspect, la vitesse et la discipline frappent l'imam et le secrétaire de la mission⁸⁷⁷. Parvenant dans le port d'Alexandrie, l'*Albatros* débarque une caravane de pèlerins marocains dont les membres « ont fait écrire à leurs amis (...) combien ils avaient été l'objet » des multiples attentions de la part de leurs interlocuteurs et « en particulier de la part du commandant de l'état-major et de l'équipage ⁸⁷⁸ ». Au-delà des convenances rhétoriques, le commandant du navire conclut optimiste : « Je pense que le chérif aussi bien que les nombreux chefs très importants des diverses populations du Maroc composant sa suite, nous ont quittés tous pénétrés de la grandeur de la France, de la puissance et de l'esprit de bienveillance qui anime le gouvernement envers celui du Maroc ». Une fois le pèlerinage accompli, le navire récupère les notables pèlerins que l'*Albatros* ramène jusqu'à Tanger. Au lendemain de la guerre de Tétouan, une ambassade embarque de nouveau sur un navire de guerre français, ce qui permet d'envelopper d'une certaine pompe la mission confiée à Idriss al' Amraoui. Bref, le souvenir de cette croisière illustre le succès d'une diplomatie d'influence :

« Arrivés à Tanger, nous trouvâmes un navire qui nous attendait. A peine parvenus au port, nous eûmes la visite du consul français (...). Le navire était une frégate à vapeur, et il ne nous fallut que trois jours pour gagner Marseille. Avant d'aborder, le capitaine hissa le pavillon de notre Seigneur, attestant par ce signe qu'il était honoré de servir sa majesté chériffienne⁸⁷⁹ ».

Un quart de siècle plus tard, le choix de la frégate cuirassée *Couronne* pour transporter une énième mission marocaine en France permet d'embarquer les présents, traditionnellement volumineux, et de marquer la puissance nationale. Justifiée par la mission, la venue à Tanger d'une forte (mais ancienne) unité de guerre portant le pavillon de la France est alors l'occasion de rappeler la présence de la France sur les côtes d'un royaume dont le sort intéresse considérablement l'Europe⁸⁸⁰.

⁸⁷⁷ Boussif Ouasti, *Une ambassade marocaine chez Louis-Philippe. Rillah al-faqîh Assafâr ilâ Bâriz 1845-1847*, Eddif, Paris Méditerranée, p. 76-77.

⁸⁷⁸ SHD-V-M, BB 4-686, Dossier *Albatros* (1853)

⁸⁷⁹ Idriss Al'Amraoui, *Le paradis des femmes et l'enfer des chevaux*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'aube, 1992, p. 14.

⁸⁸⁰ Cette affaire fait l'objet d'une longue correspondance entre la Marine et le Quai déposée au SHD-Vincennes en BB 8 757 (1879).

Sur une échelle bien plus modeste et sans trop de décorum, les diplomates comme les chefs d'escadre savent également employer tel ou tel croiseur pour divertir des personnalités étrangères et faire ce que l'on nomme aujourd'hui une mission de promotion. Dans une lettre destinée à sa fille, le commandant La Roncière Le Noury, récemment nommé à la tête de la division du Levant, se félicite d'avoir invité en avril 1860 pour une courte excursion touristique « le ministre de Prusse, le ministre de Bavière et le chargé d'affaires d'Autriche, les trois puissances allemandes qui détestent la France⁸⁸¹ ». Parfaitement reçus sur la frégate *Zénobie*, ces trois érudits apprécient le geste amical et très inattendu du chef de la station. Pour ce vieux routier des affaires grecques, l'occasion est également parfaite de leur montrer « un grand exercice de canon à feu ». Revenu en Grèce, le CV de La Roncière se félicite de cette excursion qu'il entend répéter : « C'est un moyen de faire, à très bon marché, une immense politesse ; car c'est ce qu'il y a de plus recherché ici, parce qu'on ne peut le faire souvent », avant d'ajouter, suivant son naturel vénéneux : « Les seules gens que je n'emmènerai probablement pas, ce sont des Anglais. Je les déteste de plus en plus⁸⁸² ».

1. 3. 2. Transporter le courrier de l'État et communiquer avec les agences consulaires : une tâche ingrate et longtemps nécessaire

Confrontée à la dilatation spatiale comme à l'accroissement des intérêts nationaux, la transmission des informations officielles est, dès le second XVIII^e siècle, un des secteurs clés de l'innovation technique. À l'échelle du monde méditerranéen et de ses proches périphéries du Maghreb atlantique et de la mer Noire, les besoins des Affaires étrangères sont considérables puisqu'il s'agit de recevoir et de traiter des centaines de rapports et de dépêches provenant des ambassades et des légations, mais également de dizaines d'agences consulaires. Une partie de cette correspondance ne quitte pas l'aire méditerranéenne, les consuls comme les stationnaires entretenant une importante correspondance avec les ambassadeurs et chefs d'escadre. Avant 1850, la participation directe des navires de l'État à cette transmission est décisive pour accélérer la circulation des instructions ministérielles comme des rapports consulaires et navals.

La régularité et la rapidité de ces échanges bénéficient après 1815 de l'amélioration constante du trafic postal routier et maritime que renforce la mise au point de procédés télégraphiques nouveaux : le télégraphe à bras Chappe tout d'abord, le télégraphe électrique aérien, au milieu du siècle, avant que les réseaux électriques sous-marins ne relient les ports et les îles des deux bassins de la Méditerranée. En 1860, quelques heures suffisent aux Tuileries pour suivre les péripéties de la guerre de Tétouan, le réseau télégraphique espagnol reliant le port d'Algésiras à la frontière des Pyrénées. Deux décennies auparavant, tout ce qui se passait dans les approches de Gibraltar et du Rif devait transiter par Oran et Marseille avant de parvenir à Paris. Si les améliorations sont bien incontestables en considérant le début, la moitié et la fin du siècle, le temps gagné comme la régularité croissante des échanges ne sont pas d'uniformes progrès. Avant 1860, l'insécurité comme de vieilles habitudes urbaines imposent, dès la tombée du jour, la fermeture des

⁸⁸¹ Clément de La Roncière Le Noury à sa fille, 13 avril 1860, LA RONCIÈRE, I, p.224.

⁸⁸² Le même à la même, *ibidem*, p. 225.

villes proche-orientales. Le départ des correspondances vers les ports se fait donc de jour et si possible sous bonne escorte. Parfois en vain. En 1853, les agents consulaires français signalent l'interception de la malle poste autrichienne entre Jaffa, le principal port palestinien, et Jérusalem. Si la situation est réglée par la reprise en main des provinces ottomanes arabes après 1860, les communications terrestres demeurent incertaines dans la Grèce du roi Othon comme dans le Maroc pré-colonial. Avant l'affermissement du protectorat français, les courriers qui assurent la correspondance entre Rabat et les villes de l'intérieur ne sont ainsi jamais à l'abri d'une arrestation ou d'un incident. À la mer enfin, l'amélioration comme l'accélération progressive des communications maritimes sont ponctuées d'échecs. Pendant plusieurs décennies, les solutions alternatives ont donné aux communications une allure hybride dont les segments, modernes ici, mais là archaïques, étaient imparfaitement reliés enfin les uns aux autres.

a. Au premier XIX^e siècle : la Marine accélère les communications entre le Quai et ses agents

Sous la monarchie de Juillet et la Deuxième République, les communications entre le ministère des Affaires étrangères et ses agents en Méditerranée sont fortement segmentées. Théoriquement, les choses sont pourtant assez simples. Les instructions télégraphiques comme le courrier postal circulent par voie de terre depuis ou via Paris jusqu'à Toulon, Marseille et Trieste, qui est une alternative secondaire pour rejoindre les postes de la mer Égée. Depuis ces trois ports, les télégrammes et les lettres sont acheminés par voie maritime sur des navires de l'État ou sur des paquebots des compagnies maritimes nationales ou étrangères. La correspondance métropolitaine parvient soit directement aux agences soit aux principaux « hubs » portuaires — Naples, Malte, le Pirée — d'où le courrier est distribué aux plus petites agences régionales. Les bénéfices du transport sur les paquebots des compagnies maritimes sont considérables. Non seulement la marche de ces navires à roues et à hélice est rapide, leur régularité fiable. En outre, l'inviolabilité du courrier officiel est assurée. Non seulement les commandants français y veillent personnellement, mais le courrier diplomatique de tout État européen, transporté sur un paquebot étranger, est garanti par des conventions postales telles que l'accord franco-britannique de 1839 sur la « malle des Indes ».

Malgré ces moyens étrangers et privés, les ports secondaires sont inégalement desservis par les compagnies postales maritimes, ce qui oblige la Marine à prendre une part considérable dans l'acheminement du courrier officiel. Pour une large part, ce travail est assumé au Levant par l'ensemble des croiseurs de la division, tandis que deux services distincts, la station d'Algérie et les unités à vapeur de la « correspondance d'Italie », sont spécialement voués aux fonctions logistiques et postales. Initialement retenus parmi les croiseurs légers et les navires de charge, ces *tramps* postaux de l'État sont choisis parmi les unités à vapeur. Apprenant le rappel de la goélette la *Mésange*, l'ambassadeur de France à Constantinople sollicite l'envoi d'un stationnaire à vapeur pour lui servir de croiseur et d'estafette⁸⁸³. Le 14 novembre 1849, le consul de France à Naples signale les bons services rendus par un croiseur, l'*Ariel*, qui assume durant plusieurs mois les communications entre le port de Naples et de Civita-Vecchia, d'où part, trois fois par mois un

⁸⁸³ SHD-V-M, BB 3-614, Ambassade de France(Constantinople) à l'amiral Duperré, 7 décembre 1842.

paquebot pour Toulon. S'il désire accélérer la transmission du courrier sans attendre l'arrivée du paquebot, tout consul doit alors affréter un navire de pêche pour se porter au devant d'un stationnaire qu'il a fait prévenir. L'imprécision entourant l'heure de leur rencontre dans les eaux côtières, les aléas climatiques, l'obscurité enfin rendent bien aléatoires ces rendez-vous. Les communications postales entre marins et consuls se font donc ordinairement dans le port où réside le consul. Ingrat, ce travail de facteur des mers n'en est pas moins indispensable avant que les lignes majeures et secondaires des compagnies maritimes nationales, mais également européennes, couvrent toute la Méditerranée et les mers avoisinantes.

Sous le Second empire, cette trame se met en place. Suivant la voie ouverte par les Britanniques et les Autrichiens, l'administration navale choisit, au début de l'Empire, d'abandonner à une compagnie privée, mais subventionnée, les Messageries Maritimes (puis Impériales) les lignes postales en régie ouvertes sous la monarchie de Juillet. Initialement composée de bâtiments vieillissants, vendus par l'État ou rachetés à d'autres compagnies, la flotte des Messageries se dote de navires à coque métallique, bons marcheurs et sûrs. Les Messageries voient leurs responsabilités s'étendre après la guerre de Crimée avec l'ouverture d'une ligne vers la mer Noire (1857) et la concession des services côtiers de l'Algérie (1866). Dans le contexte de boom économique des années 1855-1873, la flotte de cette compagnie s'accroît. Elle compte 29 bâtiments en 1854, 42 en 1856 et 64 unités en 1871. Les paquebots attachés aux lignes méditerranéennes facilitent grandement le travail des stationnaires et des croiseurs, libérés du gros de leurs tâches postales, et de leurs correspondants consulaires. Après 1860, cette trame postale maritime est enfin théoriquement renforcée par le mouillage de milliers de kilomètres de câbles télégraphiques sous-marins qui permet de signaler un retard ou de prévoir un lieu de rendez-vous. La libération de la marine française de ses anciennes fonctions postales est toutefois progressive et s'étale sur deux décennies (1856-1875 env.).

b. Entre le milieu du siècle et la fin de la décennie 1870 : compenser la segmentation des communications

Les premiers réseaux de communication télégraphiques sous-marin ne couvrent qu'une partie de l'espace méditerranéen. Au cours de la guerre opposant en 1860 les Franco-Britanniques aux Chinois (« *Third Chinese War* »), le CV Fisquet, en charge des dépôts de la Marine en Égypte, est invité à transmettre les nouvelles importantes venant d'Asie. Comme l'Égypte ne dispose pas encore alors de ligne directe avec les ports de la Méditerranée occidentale, le commandant Fisquet doit dépêcher les nouvelles soit à Syra soit à Smyrne, « où sont les postes télégraphiques les plus rapprochés » de l'Égypte⁸⁸⁴. En conséquence, les instructions ministérielles aux forces en Extrême-Orient sont confiées à un croiseur de la station du Levant en poste à Smyrne ou sont déposées sur un paquebot de la compagnie Llyod autrichienne qui anime une ligne régulière entre Alexandrie et Smyrne. La constitution des premiers réseaux télégraphiques entre 1855 et 1871 n'apporte pas de

⁸⁸⁴ SHD-V-M, BB 4 791, Préfet maritime-Toulon, VA Jacquinot, au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 24 juillet 1860.

changement décisif. Durant la décennie 1860, les premières lignes sous-marines enregistrent en effet bien des pannes, avant que le mouillage de nouveaux câbles renforcés et performants ne règle ces avaries au cours de la décennie suivante. Pour des raisons d'efficacité, l'effort principal des compagnies câblières et télégraphiques se porte sur les ports majeurs (Gibraltar, Malte, Alexandrie), où les agences télégraphiques, solidement étoffées, disposent d'un personnel compétent. Avant l'achèvement de ces premières grandes lignes trans-méditerranéennes, toutes anglaises, le recours aux croiseurs pour remplacer les lignes défailantes demeure donc indispensable. Une fois le premier réseau télégraphique sous-marin réalisé et opérationnel (1871-1875 env.), il reste à ramifier cette première série de grandes lignes. Comme, pendant plusieurs années, les ports secondaires — ainsi La Canée — demeurent à l'écart des lignes majeures, le recours aux croiseurs demeure donc indispensable pour atteindre ces points. Craignant en 1876 les menées allemandes anti-françaises dans la régence de Tripoli, le gouvernement met en alerte ses agents consulaires de Tripoli et de Benghazi dont les instructions et les courriers parviennent rapidement à Malte d'où les messages doivent être portés par voie maritime⁸⁸⁵. Une fois le quadrillage télégraphique sous-marins mené à bon terme vers 1880, l'intervention postale navale se limite à un court périmètre côtier. Il s'agit de permettre, en cas d'émeute ou de troubles, la transmission des dépêches télégraphiques entre les bureaux spécialisés, les stationnaires et les agences consulaires. Au commencement de la crise crétoise (décembre 1896-janvier 1897), le débarquement de marins britanniques et français dans la baie de La Sude permet aux commandants des forces déployées dans cette rade de garder un contact permanent avec les bureaux consulaires de La Canée, leur permettant de répondre aux réquisitions de leurs compatriotes « de nuit comme de jour⁸⁸⁶ ». Des estafettes, mais également des marins détachés auprès des agences sont alors requis pour donner au consul général de France à La Canée les moyens de communiquer directement avec les navires⁸⁸⁷. Durant les massacres qui ensanglantent ce port au tout début de février 1897, alors que la sécurité des chrétiens repose sur une étroite concertation entre le gouverneur turc, les agents consulaires et les marins européens, le commandant Hennique détache deux timoniers « pour me tenir de jour comme de nuit en relation optique avec lui⁸⁸⁸ ».

1.4. La Royale face à la politique étrangère de la France : consensus, critiques et amertumes

La Royale participe de loin et ponctuellement à la définition d'une politique étrangère qu'elle a pour mission de soutenir — ainsi au Liban en 1860 — et ne dispose d'une large initiative diplomatique qu'en de très rares occasions, ainsi en Crète en 1897-1898. Cette participation aux affaires internationales n'est pourtant jamais conduite automatiquement et « sans états d'âmes ».

⁸⁸⁵ SHD-T-M, 170 C 148, Commandant en chef de l'escadre au ministre de la Marine, VA Fourichon, 25 juillet 1876.

⁸⁸⁶ SHD-V-M, BB 4-1295, CV Hennique au ministre de la Marine, VA Besnard, 28 janvier 1897.

⁸⁸⁷ *Ibidem*, CF de Mazenod au VA Cavalier de Cuverville, 13 janvier 1897.

⁸⁸⁸ *Ibidem*, CV Hennique au ministre de la Marine, VA Besnard, 3^e rapport, 7 février 1897.

Les sensibilités politiques et confessionnelles, bien plus variées que ne le pensaient Pelletan et ses épigones, les biais corporatistes, la fatigue ou la honte animent les réflexions des marins sur leurs missions et sur les crises dont ils sont les témoins⁸⁸⁹. Distinguons ici les orientations des réalisations. Dans leurs grandes lignes, les options politiques de la monarchie de Juillet et de la Deuxième République font consensus au sein de la Marine qui partagent les grands objectifs gouvernementaux : consolider la prépondérance française en Afrique du Nord, résister à l'Autriche en Italie du Nord, préserver l'Italie du Sud de l'hégémonie britannique en Sicile, bâtir enfin une influence durable au Levant. Ayant suivi les mêmes lignes, la République décennale et le Second empire naissant ne suscitent aucune réserve majeure d'autant plus que le prince-président bientôt empereur donne à la Marine d'importants moyens financiers et techniques et la dote de ministres de première valeur. Comme la III^e République poursuit l'entreprise nord-africaine des régimes précédents et qu'elle défend une politique d'influence et d'équilibre au Levant, les Marins ne peuvent soupçonner de reniement ou d'abandon. Les échecs supposés que sont l'affaire de Syrie de 1840 ou l'abstention française du règlement militaire de la révolte Urabiste ne sont pas ici des points de friction bien lourds, les marins comprenant, mieux que les opinions civiles, les difficultés gouvernementales. Paradoxalement, la critique sur les orientations de la politique étrangère nationale se fait vive au tournant des années 1850-1860, alors que l'influence militaire, diplomatique et navale nationale atteint son apogée.

Le premier reproche que les marins adressent à l'Empire est de les avoir privés d'une victoire certaine tant à Venise, où la Marine avait des comptes à régler avec l'Autriche depuis longtemps, que dans la région des Lacs où les marins, au prix d'efforts considérables, avaient constitué une flottille de guerre. L'arrêt précipité des combats fut ressenti avec d'autant plus d'amertume que la Marine avait de nouveau conduit d'importantes tâches logistiques pour l'Armée, une fois encore comblée de victoires et de récompenses. Témoins de l'effondrement du royaume des Deux Siciles et déçus par l'animosité des patriotes italiens de la décennie 1860, les marins sortent donc déçus et mécontents d'un processus d'unification dont ils sentent vite en outre l'impact régional dévastateur⁸⁹⁰. Très attaché à la personne du Prince Napoléon et jouissant de l'estime de l'Empereur, le CV La Roncière Le Noury est frappé, au printemps 1860, par les progrès du « parti » français en Grèce. La fraction la plus jeune du pays, écrit-il, le 9 avril 1860, s'habitue « peu à peu à compter sur nous pour la réalisation de leurs rêves favoris d'agrandissement⁸⁹¹ ». Parallèlement, la cour hellénique, où le chef de la station du Levant a ses entrées, prend enfin conscience de l'inaction autrichienne et des ambiguïtés de la politique russe⁸⁹². L'ingérence française en Italie alimente toutefois dangereusement les aspirations nationales et les irrédentismes balkaniques. Le commandant de la station du Levant associe ainsi le mécontentement des chrétiens de Thessalie à

⁸⁸⁹ À titre d'exemple, l'analyse de la politique étrangère de la Grèce en 1860 par le chef de la station du Levant : CV La Roncière Le Noury à son épouse, 13 avril 1860, LA RONCIÈRE, I, p. 220-223.

⁸⁹⁰ CV La Roncière Le Noury à sa fille, 15 juillet 1859, LA RONCIÈRE, I, p. 191-193 ; Le même à la même, 31 juillet 1859, *ibidem*, p. 196-197.

⁸⁹¹ SHD-V-M, BB 4-785, CV La Roncière le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 9 avril 1860.

⁸⁹² *Ibidem*, Le même au même, 27 mai 1860

l'espérance d'une ingérence française : « Quand la question d'Italie sera terminée, disent-ils , l'Empereur Napoléon pensera à nous délivrer, nous qui sommes beaucoup plus malheureux que les Italiens⁸⁹³ ». En Macédoine, « la guerre d'Italie a fait germer dans les esprits des idées nouvelles, et le sentiment qui pousse ces populations de race bulgare à une révolte est un sentiment de nationalité qui met tout son espoir dans l'Empereur »⁸⁹⁴. En Thessalie, en Crète comme en Macédoine, cette aspiration va si loin qu'une fraction de notables et de villageois passent au catholicisme afin, « une fois convertis » de pouvoir échapper à la tutelle ottomane comme aux exigences de l'épiscopat grec⁸⁹⁵. Inévitablement, les bruits d'une nouvelle ingérence française en Macédoine comme en Thessalie réveillent l'appréhension des agents britanniques, alors que l'esprit de conciliation qui avait marqué les années 1854-1856 est malmené par l'affaire Orsini et les tensions sur le projet du canal de Suez. La nomination d'agents consulaires énergiques, ostensiblement visités par les croiseurs de la station russe du Levant, témoignent d'un retour à la politique séculaire de défense tous azimuts des intérêts de l'Orthodoxie⁸⁹⁶. Clément de La Roncière Le Noury, dont les sentiments anglophobes sont très vifs alors, se moque de ces inquiétudes britanniques, dont il pense qu'elles ne dépasseront jamais les bornes de l'action diplomatique. Plus embarrassants lui semblent les effets de ces bruits et de ces aspirations nationales pro-françaises sur les relations franco-russes. Avec beaucoup de prudence, les diplomates et marins français refusent de répondre par une surenchère navale ou consulaire tant en Crète qu'en Macédoine. Devant « l'impartialité religieuse » des agents français, les mouvements de conversion au catholicisme avérés en Crète s'essouffent à la grande satisfaction du commandant de la station, parfaitement satisfait de voir les Russes défendre leur pré carré⁸⁹⁷.

2. Les voies navales des diplomaties d'influence et de puissance

À l'instar de bien des formules employées dans le champ des études diplomatiques et géopolitiques, l'expression « diplomatie navale » offre le flanc à la critique. Elle nourrit des confusions ; elle légitime d'autres expressions ambiguës, telles que « marin-diplomate », et bien vagues, telle la « politique de la canonnière ». Pour contestable ou inexacte qu'elle semble, la « diplomatie navale » est trop communément employée, trop utile et trop expressive pour être refusée. En outre, l'immense majorité de ceux qui l'emploient comprennent assez bien ce qu'il faut entendre par là. Il y a donc ici l'avantage précieux d'une certaine unanimité sur le sens et le champ de cette formule. Elle n'a pas, en outre, de substitut qui lui soit supérieur et la puisse remplacer. L'anachronisme enfin n'est pas à craindre. Les enjeux et les réalités que porte la diplomatie navale, que ce soient la diplomatie d'influence et la diplomatie de puissance ou d'ingérence avec leurs degrés et leurs diverses modalités, étaient bien compris des agents de l'État au XIX^e siècle. Les

⁸⁹³ *Ibidem*, Le même au même, 13 avril 1860. Copie transmise aux Affaires étrangères.

⁸⁹⁴ *Ibidem*.

⁸⁹⁵ *Ibidem*.

⁸⁹⁶ SHD-V-M, BB 4-785, CV La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 25 mai 1860.

⁸⁹⁷ *Ibidem*, Le même au même, 25 mai 1860 ; *ibidem*, Le même au même, 31 mai 1860.

remerciements adressés par les États étrangers après l'intervention salvatrice d'une compagnie de débarquement lors d'un incendie sont enregistrés dans les archives du Quai et de la Marine, puisque cette action sert le bon renom de la France. Les diplomates comme les marins savaient ce qu'il fallait entendre par « montrer le pavillon » et par le « bon effet sur les esprits » d'une visite d'escadre. Pour éviter tout malentendu, rappelons ici en quelques mots ce que les historiens des relations internationales et des affaires militaires entendent par « diplomatie navale » et ce que terme peut signifier dans le monde méditerranéen du XIX^e siècle.

La diplomatie navale signifie la mobilisation des moyens matériels et humains de la marine militaire d'un État au service de sa politique étrangère. Pacifique ou non, cette mobilisation précède et accompagne le transfert de ces moyens dans les eaux étrangères et leurs approches internationales⁸⁹⁸. Réglée par les usages protocolaires et pédagogiques, la simple présence navale s'inscrit dans le champ ordinaire des relations internationales et forme l'échelon le plus banal et plus commun de la diplomatie navale. La présence de navires de guerre en Méditerranée est en effet bien banale, particulièrement au Levant où les intérêts des puissances occidentales sont concentrés dans les ports dont certains, ainsi le Pirée, Beyrouth et Smyrne — sont les bases d'attache des stations comme des croisières françaises et britanniques, mais également nord-américaines, autrichiennes, italiennes et hollandaises. Au milieu du siècle, pas moins de seize ports majeurs et secondaires grecs et ottomans sont identifiés comme des points d'importance du commerce français et des lieux propices à la collecte des données politiques et militaires. Le passage des croiseurs de la station du Levant y est donc routinier et bien sûr perçu comme tel par les agents consulaires étrangers et les autorités locales. Durant l'hiver 1871, l'avis à hélice le *Limier* touche Smyrne, puis rejoint Mitylène, Scio, La Sude, Santorin et le Pirée. Retournant en Crète en juillet 1872, le même navire mène un prélat catholique visiter les missionnaires présents dans les grands ports du nord de l'île puis le transporte à Samos, avant de rejoindre Chesmé et Chio. La croisière d'automne de cet avis se déroule dans le sud-est de la mer Égée, le *Limier* touchant Rhodes, Larnaca, Alexandrette, Tripoli, « Beïrouth », Jaffa, Port-Saïd, Alexandrie, avant de repasser par La Sude, par une dernière boucle, puis de toucher à Syra⁸⁹⁹. À chaque escale, le croiseur salue de ses pièces les autorités ottomanes qui rendent (comme elles peuvent) le salut au navire. Une fois débarqués, son commandant et quelques officiers subalternes rencontrent les agents du Sultan, s'entretiennent avec les consuls et les notables, achètent des vivres, et font un peu de tourisme quand ils le peuvent. Dans tous les grands ports, l'organisation de dîners, de bals voire de fêtes, plus ou moins fastueuses, ponctue les fêtes nationales. Sans que ces visites soient systématiques, la présence d'un navire de guerre dans un port est l'occasion d'inviter à son bord les notables, voire de larges pans de la population. L'organisation des exercices de tir et de débarquement, où sont conviées les autorités locales, quelques jeux pyrotechniques nocturnes sont d'autres moyens de « montrer la force », mais sous une allure toute cordiale. La diplomatie navale d'une nation passe aussi par l'engagement de

⁸⁹⁸ Pour une définition de la diplomatie navale on se reportera à quelques études classiques et récentes associant aux vues générales des approches régionales, toujours indispensables : J. Cable, *Gunboat diplomacy (...)*, *op. cit.* ; J. - D. Avenel, *L'Affaire du Rio de La Plata (1838-1852)*, *op. cit.* ; H. Coutau-Bégarie, *Le meilleur des ambassadeurs (...)*, *op. cit.* ; Mathieu Le Hunsec, *La Marine nationale en Afrique (...)*, *op. cit.*

⁸⁹⁹ Cf. SHD-V-M, BB 4-955, Correspondance du *Limier* 1872.

moyens humains et matériels qui, indirectement, servent ses intérêts maritimes. En effet, la maintenance des navires étrangers dans les arsenaux nationaux, l'exportation de matériels et de navires⁹⁰⁰, la construction d'une base étrangère⁹⁰¹, la formation des stagiaires dans les écoles navales, l'envoi de missions techniques⁹⁰² sont autant de moyens d'étendre l'influence et le prestige navals d'un État, de consolider un partenariat, d'obtenir enfin une masse d'informations et d'anecdotes sur les espaces maritimes qu'ils fréquentent⁹⁰³. Tous ces efforts contribuent au rayonnement du pays et de sa marine, mais également ouvrent la voie aux alliances comme aux partenariats. À cette entreprise diplomatique-navale, toute d'influence, que portent les visites et les missions techniques, est associée une diplomatie d'intervention ou d'ingérence, dont la mise en oeuvre est ponctuelle et dont les degrés sont d'une durée et d'une ampleur très variables. Le blocus des côtes d'une province maritime telle que l'Albanie, l'occupation d'un poste télégraphique crétois, le montage de croisières d'intimidation au large de la Sicile, ne sont pas en effet des actions comparables.

S'il n'existe pas, à l'échelle de la Méditerranée, de synthèse sur la diplomatie navale au sens large que cette formule embrasse, les visites d'escadre comme les ingérences armées ont été assez spectaculaires pour retenir l'attention des historiens des relations internationales et de la Marine. Associées à la genèse des alliances que la France constitue au milieu du siècle avec l'Angleterre, la Porte et le Piémont, les visites d'escadre ont retenu l'attention des historiens des affaires européennes contemporaines. Les aspects navals de l'alliance franco-russe, comme des rapprochements avec le Royaume-Uni puis l'Italie, ont également été tôt intégrés au tableau de la résistance française à l'ordre bismarckien. La visite de l'escadre française à Kronstadt en 1893, la contre-visite, l'année suivante, de l'escadre de la Baltique, comme l'échange des toasts entre les deux nations « amies et alliées » sur le *Pothuau* en 1897 sont ainsi reconnus comme des épisodes saillants de l'alliance franco-russe⁹⁰⁴. La place des visites d'escadre dans le rapprochement franco-

⁹⁰⁰ Pierre Guillen, *L'Allemagne et le Maroc de 1870 à 1905*, Paris, Presses Universitaires de France, 1967, p. 157-166 ; 321-329, 490-491 ; Raymond Poidevin, *Les relations économiques et financières entre la France et l'Allemagne de 1898 à 1914*, Paris, Armand Colin, 1969, p. 317-319, 671-689 ; René Girault, *Emprunts russes et investissements français en Russie 1887-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne-Armand Colin, 1973, p. 309-310, 405-409, 538-540 ; 554-560 ; J. Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français (...)*, op. cit. t. 2., p. 1298-1315 ; Bastable Marshall J., *Arms and the State. Sir William Armstrong and the Remaking of British Naval Power, 1854-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004, p. 109-160 ; J. -M. Delaunay, *Méfiance cordiale (...)*, op. cit., vol. 1, 2010, p. 63-112.

⁹⁰¹ J. E Hoare.(dir.), *Britain & Japan: Biographical Portraits Volume III*, Japan Library, 1999 ; Elisabeth De Touchet, *Quand les Français armaient le Japon. La création de l'arsenal de Yokosuka 1865-1882*, Rennes, Presses Universitaire de Rennes, 2003 ; Jean Esmein, « L'éclatement des intérêts français au Japon lors du projet de république d'Hokkaido en 1868 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 69, 2010, p. 40-71.

⁹⁰² J. J.-N. Grandhomme « Les relations navales franco-roumaines : la mission du lieutenant de vaisseau Bahèzre de Lanlay en Roumanie en 1920 » dans Actes du colloque *Bâtir une nouvelle sécurité. La coopération militaire entre la France et les États d'Europe centrale et orientale de 1919 à 1929* organisé en décembre 1999 par le CEHD, le Service historique de l'Air et l'université de Paris IV, p. 501-518 ; Philippe Lasterle, « La mission navale française au Pérou (1905-1914) : un goût d'inachevé », dans Christian Buchet (dir.), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, Paris, Presses Universitaires de Paris Sorbonne, 2006, p. 129-146.

⁹⁰³ Philippe Vial, « Une place à part : les militaires et les relations extérieures de la France en temps de paix depuis 1870 », *Matériaux pour l'Histoire de notre temps*, n° 65-66, 2002, p. 42.

⁹⁰⁴ René Pinon, *Histoire de la Nation française*, t. IX, *Histoire diplomatique 1515-1928*, Paris, Plon, 1929, p. 578 ; 582 et planche XII.

italien au tournant du XX^e siècle n'a pas échappé à l'attention des historiens des relations franco-italiennes, mais sans faire l'objet d'une étude poussée en langue française⁹⁰⁵. L'ingérence navale sous sa forme la plus spectaculaire des frappes navales — le bombardement d'Alexandrie —, des interventions amphibies et des opérations de maintien de l'ordre est également bien connue. Pour le premier XIX^e siècle et le Second empire, les travaux de Michèle Battesti, de Jean Avenel et de Philippe Masson offrent une vue d'ensemble des procédures qui est le pendant des études menées outre-Manche sur les interventions diplomatiques de la *Royal Navy*⁹⁰⁶. Les formes les plus coercitives de l'action internationale de la France, durant les affaires de Syrie (1860) et d'Albanie (1913), comme le règlement naval puis militaire de la crise crétoise de 1897, ont également suscité des travaux tant en histoire navale qu'en histoire coloniale et diplomatique⁹⁰⁷. Sur cette assise historiographique et sans perdre de vue les apports de la recherche sur la diplomatie des forces contemporaines, reprenons ici les contours, les degrés, les formes et les résultats de l'action proprement politique de la Marine pour appuyer le rayonnement et la puissance de la France.

3. : Impressionner, séduire et promouvoir : les degrés et les formes de l'influence navale

Distinguer nettement les diplomaties d'influence et de puissance est une entreprise délicate. Le degré d'inimitié entre deux gouvernements détermine la vigueur d'une action navale et sa signification. La menace voilée d'une frappe que le gouvernement Palmerston envoie en 1859 au khédive est conduite avec un grand luxe de précautions. La visite d'escadre dans le port d'Alexandrie est brève, le cérémonial est respecté à la lettre; les états-majors sont invités à se rendre au Caire. Hors du contexte de l'affaire du canal de Suez, les rapports navals et consulaires dressant le bilan de cette escale montrent une simple visite de courtoisie. Ici l'influence et la puissance se rejoignent. En outre, comme toute manifestation de la puissance militaire, l'intention réelle est l'objet d'une glose parfois hostile. Partisan inconditionnel de l'annexion de la Régence, mais très instruit des réalités locales, le CV Dupré, détaché en mission hydrographique dans les eaux tunisiennes au milieu du siècle, met en garde contre tout étalage de force, que ne manquerait pas d'exploiter le consul général d'Angleterre. Deux décennies plus tard, la relève du *Cassard*, une corvette à hélice, par la *Jeanne-d'Arc* une corvette cuirassée, provoque une certaine émotion au Bardo où l'agent de la France, M. Roustan (1833-1906), signale qu'elle a été immédiatement exploitée par les adversaires de l'influence française. Averti, le commandant du *Cassard* prend soin, durant l'audience traditionnelle que lui accorde le Bey, de calmer les appréhensions dessin interlocuteur en avançant les raisons techniques d'une simple relève.

Ces confusions rappelées, la diplomatie navale d'influence a toutefois des traits bien particuliers. Elle s'inscrit toujours dans un contexte local ou régional apaisé ou en voie

⁹⁰⁵ J. de Préneuf, « Du rival méprisé (...) », art. cité, p.36, n. 1 et p. 49.

⁹⁰⁶ W. B. Rowbotham, « Naval operations on the coast of Syria », art. cit., p. 566-578 Cf. J. Avenel, *L'Affaire du Rio de la Plata (1838-1852)*, op. cit. ; M. Battesti, *La Marine au XIX^e siècle (...)*, op. cit. ; eadem, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second empire », art. cité, p. 52-65 ; A. Lambert, « 'Within Canon Shot and Deep Water' The Syrian Campaign of 1840 », art. cité, p. 79-95.

⁹⁰⁷ Cf. J. -M. Delaroche, « Les opérations navales internationales au large de l'Albanie et du Monténégro en 1880 et 1913 », art. cité.

d'apaisement. L'objet n'est donc pas de redresser des torts, de s'interposer ni de faire pression sur un État, mais d'entretenir ou de renforcer des relations cordiales ou apaisées. Les visites d'escadre, les escales d'un croiseur, les missions techniques, les exportations d'armements relèvent de cette politique d'influence maritime qui s'inscrit dans la durée.

3. 1. La toute première étape dans les eaux étrangères : le cérémonial maritime

Pour bruyantes et parfois lourdes de sens qu'elles soient, les visites d'escadres sont l'échelon supérieur et très ponctuel d'une présence navale dans les ports étrangers, assumée ici par un stationnaire, là par un croiseur ou par une division. Quelque soit son type, l'arrivée de tout navire de guerre dans un port étranger est scandée par le cérémonial maritime, c'est-à-dire les marques de courtoisie que les forces navales doivent à leurs chefs comme aux agents de leur nation, qu'elle échangent entre elles et avec les autorités portuaires étrangères. Ces signaux de déférence et de courtoisie ont, pour premier objet, de saluer et de recevoir avec toute la dignité qu'imposent leur grade et leurs fonctions les officiers supérieurs et généraux des forces armées. Sous la monarchie de Juillet, écrit André Rampal, tout

« un cérémonial règle la vie de l'amiral. Lorsqu'il traverse la rade, chaque bâtiment le salue au clairon, accompagné du fifre et du tambour, et en présence de la garde rassemblée. Les embarcations qu'il croise, « mâtent » leurs avirons. Lorsqu'il est reçu à bord, un officier l'accueille au bas de l'échelle et sa marque est arborée au mât de misaine ou au mât d'artimon. Il franchit la coupée par tribord (côté d'honneur) entre une double haie de six hommes, le bonnet à la main et passe devant le commandant et les officiers de quart immobiles, eu aussi tête découverte. Le sifflet du maître d'équipage émet une modulation lente et grave et les tambours battent aux champs⁹⁰⁸ ».

Un demi-siècle plus tard, l'accueil d'un amiral en grande tenue et de son état-major reste un moment de la vie de l'escadre ou d'un navire de guerre. La venue de cet aréopage sur un des bâtiments de ligne est, comme par le passé, strictement réglée par les marques de déférence que manifestent la musique du navire, la garde d'honneur, les divers salves et saluts. Les saluts et les honneurs sont non seulement dûs aux officiers, mais également aux autorités politiques nationales dans les eaux et les ports territoriaux. À l'étranger, ces honneurs codifiés, accueillent à bord les agents de l'État, particulièrement les consuls et les ambassadeurs. Le cérémonial sert enfin à envelopper de courtoisie les relations qu'un navire de l'État, qui représente une fraction du territoire national, établit avec les autorités portuaires et les bâtiments des autres puissances⁹⁰⁹. Partout, les règles quaranténaires et les usages locaux doivent être connus, quitte à en demander l'assouplissement. Arrivant le 2 juillet 1842 dans les eaux du port de Naples, l'escadre d'évolutions, forte de douze voiles, y est fort bien reçue, avant d'être répartie sur trois mouillages – Naples, Castellamare et Baja — afin de se conformer aux règlements napolitains qui interdisent à plus de

⁹⁰⁸ A. Rampal, *Les stations navales (...)*, *op. cit.*, p. 243.

⁹⁰⁹ Art. « Salut », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 654-655 ; Auguste Raynald Werner, *Traité de droit maritime général : éléments et système, définitions, problèmes, principes*, Genève, Droz, 1964 ; Thierry Lentz, *Le congrès de Vienne. Une fondation de l'Europe 1814-1815*, Paris, Perrin, 2015, p. 226-229.

cinq vaisseaux étrangers de jeter l'ancre dans le port. Tout au long du siècle, les navires de guerre français qui remontent les Dardanelles sont tenus de respecter un ensemble de contraintes, imposant leur désarmement, et que le Sultan seul peut lever. Dans les cantons côtiers déserts, plus ou moins autonomes, il n'est pas rare que les marins européens oublient de se faire bien reconnaître et de se plier aux gestes de courtoisie qu'impose leur passage dans les eaux territoriales d'une puissance étrangère. Mais ces omissions ne sont pas sans risques. Engagé dans d'importants travaux hydrographiques, le *Castor* du commandant Mouchez travaille en 1876 à la reconnaissance de la côte occidentale de la Tripolitaine. Ayant débarqué pour étoffer le travail de sondage mené par ses hommes, ce dernier est capturé par des populations arabes, avant d'être récupéré par ses hommes. L'affaire est immédiatement connue du gouverneur ottoman. Le tort est ici du côté français. Ayant oublié de signaler leur nationalité en arborant le pavillon de la France, les canots du *Castor* ont inquiété les habitants du canton côtier, alors que les événements de Salonique nourrissent d'inquiétantes rumeurs d'ingérence européenne⁹¹⁰. Appréhendant les suites de l'affaire que semble confirmer la présence — fort accidentelle — de l'escadre d'évolutions, le gouverneur de Tripoli s'engage à châtier ces « populations (...) sauvages ». Préférant la voie de l'influence à celle des représailles, par ailleurs injustifiées, le chef d'escadre rassure le gouverneur et lui demande d'associer aux prochains travaux du *Castor* et du *Bisson* le long de la régence ottomane des notables arabes et des officiers turcs. Outre le bénéfice local d'une attitude respectueuse des droits du Sultan, rien ne pouvait ici mieux marquer la qualité du partenariat franco-turc et servir le crédit de la France, puissance généreuse et juste⁹¹¹.

Courtoisie et réciprocité sont bien ici les deux faces d'une même diplomatie d'influence. Au XIX^e siècle, les démonstrations de déférence et de politesse qu'échangent un navire et les forces d'un État étranger suivent des principes définis entre les XVI^e et XVIII^e siècles, avant que ne soient réduites les formes de ces manifestations⁹¹². Dans toutes les marines occidentales, le salut du canon — que l'on nomme la salve — et le salut à la voix (*cheers* en anglais) l'emportent sur les autres formes – venir sous le vent, amener les voiles ou le pavillon –, jugées trop humiliantes pour être conservées entre puissances européennes. Source de difficultés politiques et nautiques, l'usage de saluer en haute mer disparaît ou se raréfie également, tandis que le salut — manifesté par les salves — demeure nécessaire dans les ports étrangers. « Le salut du canon, fait aux forteresses et aux places maritimes par les navires de guerre qui y sont mouillés ou qui passent auprès, doit toujours être rendu coup pour coup, parce qu'il est, à proprement parler, le salut d'une nation à une autre, et que toutes deux, étant également souveraines, ont les mêmes droits⁹¹³ ». Ce cérémonial maritime est en théorie indifférent au rang du navire de l'État. Sur un navire de ligne, un croiseur cuirassé ou un aviso, les saluts, les visites comme les contre-visites de courtoisie, les bals et les repas officiels sont entourés d'une certaine pompe. Parfois brocardé par les commandants qui ont la tête rompue de ces

⁹¹⁰ E. Tréfeu, *Nos marins*, *op. cit.*, p. 361.

⁹¹¹ SHD-T_M, 170 C-148, CeC escadre au Md M, 25 juillet 1876.

⁹¹² Article « Cérémonial maritime », F. de Cussy, *op. cit.*, p. 114-120 ; R. Morieux, *op. cit.*, p. 157.

⁹¹³ Article « Cérémonial maritime », F. de Cussy, *op. cit.*, p. 118.

interminables saluts qui ponctuent les croisières estivales dans les ports mondains comme Nice ou Naples, tout ce cérémonial participe au rayonnement des puissances navales, comme les autres expressions « spectaculaires », — phaléristiques, uniformologiques, vexillologiques et commémoratives — de la grandeur nationale⁹¹⁴. Le même La Roncière Le Noury, qui se moquait des saluts au canon dans le port de Nice, écrit regretter ne pas avoir de « musique » à bord, privilège des amiraux, qui, dit-il, lui aurait rendu de fiers services en Grèce où il mène en 1859 une opération de charme tous azimuts. Parce qu'il exprime à l'étranger la grandeur nationale et le rang du pays, le cérémonial maritime s'inscrit dans le champ des relations internationales, des prétentions comme des usages locaux. S'il n'est certes plus un signe de domination, les puissances attachent du prix à l'observation du cérémonial maritime⁹¹⁵. Certes la question du salut est dégagée de « toute idée de domination », reconnaît le *Précis du droit des gens moderne de l'Europe* de Martens, mais « le cérémonial maritime n'en demeure pas moins un objet digne d'attention » ... et surveillé de près⁹¹⁶. La « liturgie » maritime ne va pas, en effet, sans heurts. Le retard des instructions ministérielles comme leur fréquente imprécision en temps de crises, la diversité des règlements protocolaires nationaux et des interprétations, les défaillances des matériels et des personnes, mais aussi les querelles d'amour-propre retardent voire interrompent les saluts ou les pavoisements et gênent le bon déroulement des visites, des contre-visites et des fêtes navales⁹¹⁷.

Dans toutes ses manifestations, trois règles, universellement admises, dictent toutes les formes du cérémonial naval : la stricte hiérarchie des grades, qui détermine l'ordre des saluts et des visites⁹¹⁸, l'égalité de la souveraineté des « États civilisés » et assimilés, la réciprocité enfin.

⁹¹⁴ À titre d'exemple : Bruno Dumons et Gilles Pollet, *La Fabrique de l'Honneur. Les médailles et les décorations en France XIX^e-XX^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009 ; Jean-François Caraës, « Les vétérans de la guerre franco-allemande et la médaille commémorative de 1870-1871 en Loire inférieure », dans Guy Saupin et Éric Schnakenbourg, *Expériences de la guerre et pratiques de la paix de l'Antiquité au XX^e siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2012 ; Nicolas Cadet, « Du corsetage à la libération des corps : l'évolution des uniformes des militaires européens du Congrès de Vienne au Second empire : reflet des mutations sociales et politiques du temps », dans Walter Bruyère-Ostells et François Dumasy (dir.), *Pratiques militaires et globalisation XIX^e-XXI^e siècle*, Paris, Bernard Giovannangeli éditeur, 2014, p. 129-146 ; Georges Vigarello, « Le cérémonial olympique, miroir des temps », *L'Histoire*, n° 484, Juin 2021, p. 58-63.

⁹¹⁵ Théodore Ortolan, *Règles internationales et diplomatie de la mer par Théodore Ortolan, capitaine de vaisseau, officier de la Légion d'honneur, quatrième édition mise en harmonie avec le dernier état des traités, suivie d'un appendice spécial contenant, avec les actes du Congrès de Paris de 1856, les principaux documents officiels relatifs à la dernière guerre d'Orient et à la guerre actuelle d'Amérique*, Plon, t. 1, 1864, p. 340-345.

⁹¹⁶ G. F. de Martens, *op. cit.*, t. 1, p. 400.

⁹¹⁷ Ferdinand Boyer, « La marine de la seconde République et la révolution sicilienne de février à juillet 1848 », *Études d'Histoire moderne et contemporaine*, t. II, 1948-1949, p. 184-203.

⁹¹⁸ T. Ortolan, *Règles (...)*, *op. cit.*, t. 1, p. 337-339.

3. 1. 1. Les usages courants en Méditerranée occidentale comme au Levant

En approchant une côte étrangère, tout navire doit « le salut à la terre », c'est-à-dire à la nation qui l'accueille dans ses eaux territoriales. « Le salut par le canon », écrit Carlos Testa, « est majestueux et imposant, quand un navire de guerre, au moment de déployer le pavillon de l'État dans les eaux duquel il a jeté l'ancre, vient par le bruit de son artillerie appeler l'attention et faire remarquer qu'au moment de s'arrêter sur un littoral ami, son premier acte est de saluer la souveraineté et l'indépendance de l'État, ses institutions et ses habitants⁹¹⁹ ». La même courtoisie s'impose à l'égard d'une forteresse étrangère devant laquelle croise ou s'arrête un bâtiment. Le nombre des coups à tirer ou « tarif », toujours impairs, sauf en Suède, n'est jamais inférieur à trois ni supérieur à vingt-et-un. Le rang des autorités résidant dans le port, la présence éventuelle d'un monarque ou du chef de l'État, le rang des autorités nationales ou étrangères reçues à bord déterminent le « tarif ». Très réglementé dans les pays occidentaux, le « tarif » est en revanche plus fantasque et généreux dans les eaux ottomanes et grecques où les autorités se montrent exigeantes et chicanières en diable. Ayant longtemps astiqué les eaux égéennes quand il commandait le stationnaire de Crète, l'amiral Daveluy parle de la « plaie des pays levantins » pour désigner, la « salutite », c'est-à-dire cette « hantise des coups de canon » réclamés par tous les dignitaires⁹²⁰. La grogne des marins, brocardant cet appétit de poudre, qui n'est pas sans rappeler les fantasias marocaines ou les grandes pétarades du Nouvel An Chinois, cède toutefois devant les recommandations consulaires et les traditions qui admettent, non sans mépris, une forme d'exception diplomatique également pratiquée dans les îles du Pacifique, en Afrique Occidentale comme en Extrême-Orient⁹²¹. Par-delà ces variations « tarifaires », deux principes sont intangibles et portent bien la marque de la diplomatie contemporaine : l'égalité et la réciprocité.

Le rang international de l'État dont le navire visite les eaux n'intervient pas dans la hiérarchie des saluts. De très petites puissances, mais également des États protégés, comme la Tunisie, trouvent donc dans les honneurs navals la reconnaissance publique de leur souveraineté, pour contestée qu'elle soit au quotidien. Le 8 avril 1896, le journal de bord du cuirassé *Dévastation*, détaché en Grèce pour les Jeux Olympiques et sur lequel le contre-amiral de Maigret a mis sa marque, note l'accueil fait au yacht royal grec *Sphacteria*, portant à son bord Alexandre Obrenovic, roi d'une Serbie alors quasi satellite de l'Autriche-Hongrie : « grand pavois, pavillon serbe au g. [rand] mât, 21 coups de canon, (...), 7 hourrah, air national serbe. Tous les bâtiments dans le port en

⁹¹⁹ Carlos Testa, *Le Droit public international maritime, principes généraux, règles pratiques*, Paris, Pédone-Lauriel, 1886, p. 115.

⁹²⁰ DAVELUY, II, p. 405.

⁹²¹ SHD-V-M, BB 4-1845, Contre-amiral Alquier au ministre de la Marine, VA Krantz, 18 octobre 1889 ; Louis Bastide, « L'expédition de Tahiti », *Revue d'histoire des colonies*, t. 21, n° 93, mai-juin 1933, p. 157-180 ; Robert E. Johnson, *Far China Station. The U.S. Navy in Asian Waters 1800-1898*, Annapolis, The Naval Institute Press, 1979, 2013, p. 42, 45-49.

font autant (...)»⁹²². Le tsar de toutes les Russies ou la reine Victoria n'eussent point été mieux honorés que ce principule balkanique.

Obligatoire entre nations occidentales, la réciprocité des saluts couronne enfin toutes les formes de la courtoisie navale. Quand cela est matériellement possible, les saluts répondent aux saluts, les visites aux visites, les invitations officielles aux invitations officielles. La règle de la réciprocité s'étend aux célébrations nationales comme aux festivités officielles auxquelles les forces navales étrangères, invitées à se joindre, peuvent échapper en quittant le port voire les aux territoriales avant le commencement des festivités⁹²³. La réciprocité, quelque peu modérée par les circonstances et la courtoisie, est et demeure l'alpha et l'omega de ce ballet protocolaire. S'il est ainsi d'usage de détacher un officier subalterne complimenter le commandant d'un navire étranger qui vient de jeter l'ancre dans un port français, le décret du 15 août 1851 exige ainsi des autres nations la parfaite réciprocité de cette politesse⁹²⁴. Dans ce cadre assez figé, tout retard prolongé, toute négligence exigent des explications ou des réparations. Parvenant à Casablanca pour rejoindre son poste à Rabat, le consul de France débarque après que le *Pétrel* ait salué la côte marocaine. Incapables de rendre les saluts puisque le port, alors minime, ne porte aucune pièce, les notables rendent néanmoins la politesse en accueillant dignement le consul, « assistés de quelques soldats qui lui font escorte pour l'accompagner chez l'agent consulaire de France⁹²⁵ ». Le Quai d'Orsay ne peut donc ici rien redire à cette alternative protocolaire. Interrogé en février 1857 par les autorités napolitaines, le consul de France à Palerme justifie le commandant d'une corvette n'ayant pas « salué la terre » en rappelant que les officiers des bâtiments touchant le même port dans un intervalle de deux mois n'étaient pas tenus de saluer à leur seconde venue, mais devaient rendre visite aux autorités portuaires⁹²⁶.

3. 1. 2. Les signaux diplomatiques que véhiculent les saluts

Au-delà de sa dimension purement ornementale, qui n'est pas nulle loin de là, le cérémonial maritime est une forme de langue des signes des relations internationales qui permet, à peu de frais, de manifester un appui que les chancelleries n'osent accorder, de signaler une alliance ou, bien au contraire, de dénoncer un tort fait à la nation comme à ses protégés.

⁹²² SHD-T-M, 2 C 1-40, Journal de bord, *La Dévastation*, 8 avril 1896, 10 h 25.

⁹²³ SHD-V-M, BB 4-686, Commandant de l'*Albatros* (Alexandrie) au ministre de la Marine, T. Ducos, 17 août 1853.

⁹²⁴ T. Ortolan, *Règles (...)*, *op. cit.*, 1864, t. 1, p. 344, n. 2.

⁹²⁵ J. Caillé, « A. Beaumier (...) », art. cité, p. 62.

⁹²⁶ SHD-V-M, BB 3-706, Consul de France à Palerme au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 12 février 1857.

a. Les premiers indices d'une reconnaissance officielle : quels pavillons saluer dans l'Italie révolutionnaire (1848) ?

Dans les bouleversements qui précèdent et accompagnent l'indépendance de l'Amérique du Sud, de l'Italie puis des Balkans, les saluts et les honneurs navals que peuvent donner et rendre des navires occidentaux sont suivis avec attention. Sans avoir la même valeur juridique que la réception officielle d'un agent diplomatique avec ses lettres de créance, la politesse navale donne en effet un signal aux insurgés comme aux chancelleries. Comment éviter le faux-pas ? Une fois parvenu dans les eaux étrangères, faut-il ignorer ou reconnaître le nouveau pavillon ? Doit-on ne saluer que l'ancien ? Doit-on se rendre en grande tenue pour une visite de courtoisie auprès des insurgés, ne leur envoyer qu'un aide de camp ou passer par la médiation consulaire ? Autant de questions délicates, auxquelles doivent répondre les officiers des bâtiments déployés dans les eaux italiennes au commencement du Printemps des Peuples. La sécession de Venise, de la Sicile puis de Rome pose rapidement des embarras protocolaires que les autorités républicaines, prises par les turbulences parisiennes, abandonnent en partie à leurs agents⁹²⁷. Louis-Alphonse de Ricaudy, le commandant de l'*Asmodée*, stationnaire de Venise, contraint ses officiers à se rendre à terre « en bourgeois » pour ne pas susciter des scènes embarrassantes dans une ville officiellement autrichienne⁹²⁸. Parallèlement, le commandant de Ricaudy exige des autorités autrichiennes le strict respect des saluts que ces derniers avaient tenté de lui refuser à Trieste alors que les Britanniques n'avaient pas souffert de telles chicanes⁹²⁹. Apprenant, en mai 1848, la venue prochaine de l'amiral Baudin, commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée, les Palermitains révoltés demandent aux forces françaises de saluer leur forteresse. Communiquant leur lettre au chef d'escadre, le consul de France avoue craindre que cet « acte de courtoisie » ne prenne un sens particulier, alors que le gouvernement de la République n'a pas reconnu la sécession de la Sicile. Commentant l'attitude passée des marins britanniques, le consul signale l'absence de tout salut de leur part, mais en ajoutant que la situation était alors encore plus incertaine⁹³⁰. Alors que le Quai d'Orsay s'en tient à une reconnaissance officieuse des agents siciliens, Baudin demande puis obtient, le 9 juin 1848, l'autorisation de saluer le pavillon insulaire. Sans entraîner la reconnaissance officielle de l'État sicilien, cette éminente politesse aiderait la France, soutient-il, à peser sur le choix d'un monarque⁹³¹. Une fois la sécession officielle de l'île proclamée, le 11 juillet, l'amiral Baudin suggère de nouveau la reconnaissance française du nouvel État, afin d'enranger les bénéfices de ce soutien. Déçu par l'élection du duc de Gênes, le commandant en chef de l'escadre ne renonce pas à sa politique des égards et salue, le 16 juillet, les couleurs du nouveau royaume sicilien. Au-delà des

⁹²⁷ F. Boyer, « La marine (...) », art. cité, p. 188.

⁹²⁸ SHD-V-M, BB 4-657, Capitaine de vaisseau de Ricaudy (*Asmodée*) au ministre de la Marine, CA Casy, 13 mai 1848 ; copie de la lettre adressée au consul de France (Venise) par le C^{mt} de Ricaudy.

⁹²⁹ *Ibidem*, Du même au même, 31 mai 1848.

⁹³⁰ SHD-T-M, 1 GG 2-18, Consulat de France à Palerme à l'amiral Baudin, 12 mai 1848.

⁹³¹ F. Boyer, « La marine (...) », art. cité, p. 195-196.

avantages diplomatiques supposés de ce geste, Baudin défend une politique digne de la France républicaine. La deuxième République peut-elle admettre l'autonomie de la Sicile, la protéger d'une reconquête, lui fournir des armes et, d'autre part, ne pas aller au-delà d'une reconnaissance officielle ?

b. Par la surabondance ou l'abstention des saluts : manifester soit l'alliance soit les désaccords

La surabondance des honneurs maritimes, mais également leur abstention ostensible accompagnent toute démonstration navale d'un message dont le sens n'échappe pas aux personnes attentives. Dans les périodes de tension qui ponctuent les désaccords les plus graves entre la France et le Royaume-Uni au Levant en 1840, mais également en 1898-1899, les commandants en chef des escadres et leurs subordonnés s'attachent à manifester la plus grande courtoisie dans leurs entretiens et les rencontres de leurs divisions. Pressentant, dans les premiers mois de 1840, la détérioration des relations franco-britanniques, le vice-amiral Lalande, pourtant très attaché à la cause égyptienne, et ses homologues, les amiraux Stopford et Louis, prennent soin de préserver leurs escadres d'un esprit de mésentente dont ils appréhendent les suites. « Il n'a certes pas dépendu du mauvais vouloir des journaux anglais et français que les circonstances actuelles n'amenassent au moins de la froideur dans les relations des deux escadres », écrit Lalande qui souligne, en mars 1840, avoir « de bonne heure pensé à parer à cet inconvénient » en exposant les racines diplomatiques d'une mésintelligence n'impliquant nullement les marins occidentaux. Les usages navals servent alors à parer de courtoisie des relations entre deux escadres qui sentent (re)venir l'éventualité d'une crise ouverte entre elles. « L'amiral Stopford et moi », poursuit Lalande « avons eu fréquemment les capitaines de l'autre escadre à dîner, et les capitaines se sont aussi souvent traités entr'eux ⁹³² ». Alors que la crise d'Orient se précipite à la fin du premier semestre 1840, cette courtoisie devient vaine. Le chef de l'escadre se refuse alors de mouiller à Mytilène, où se trouve l'escadre anglaise⁹³³. Au lendemain de la crise et les années suivantes, les instructions que reçoivent les rares unités déployées au Levant leur donnent également l'ordre de maintenir « la plus grande cordialité à l'égard des puissances signataires du traité [de Londres] du 15 juillet 1840⁹³⁴ ». Deux décennies plus tard, l'emploi *ad nauseam* des fastes navals enveloppe la difficile réconciliation franco-piémontaise après l'élimination du royaume des Deux Siciles. Quatre mois à peine après avoir rappelé de Gaète la division Le Barbier de Tinan, qui avait retardé l'agonie du royaume de Naples (octobre 1860-janvier 1861), le gouvernement impérial détache à Naples l'amiral Rigault de Genouilly avec une forte division. En participant aux fêtes de l'Unité, que célèbre l'entrée du roi du Piémont dans l'ancienne capitale du royaume des Deux-Sicile, il s'agit alors de faire oublier les tensions franco-piémontaises lors du siège de Gaète. Les marques de politesse exceptionnelles ne

⁹³² SHD-V-M, BB 4-600, Vice-amiral Lalande au ministre de la Marine, Amiral Roussin, 10 mars 1840.

⁹³³ *Ibidem*, Le même au même, 29 juin 1840.

⁹³⁴ SHD-V-M, BB 4-668, « Instructions ministérielles du 27 mars 1841 à Monsieur Février-Despointes ».

manquent pas alors d'accompagner la réconciliation⁹³⁵. Parvenant sous Ischia, où l'attendait une escadre italienne, Rigault de Genouilly la salue de « trois salves de toute son artillerie », se lamente le commandant Souville, qui oppose à cette démesure tonnante la froideur de Le Barbier de Tinan quelques mois auparavant. Après avoir stigmatisé l'averse de décorations piémontaises qui lui semble acheter à vil prix l'abandon d'un royaume et de la papauté, Souville note cruellement l'inefficacité de ces politesses : « Dans toutes ces fêtes et prétendues ovations, il n'y eut rien que de factice, de froid, de préparé, et les seules acclamations, je ne dis pas sincères, mais gratuites, ont été celles de nos canons, celles-là prodiguées dans une mesure inouïe⁹³⁶ ». *A contrario*, l'appareil cérémonial, privé de toute courtoisie, mais enveloppé d'une certaine pompe martiale, sert à appuyer un message de fermeté.

Parvenant en février 1876 dans les eaux smyrniotes, le commandant du *Châteaurenault* signale la récente nomination du gouverneur Kourchid Pacha, qui « a la réputation du plus grand fanatisme ». Dans le contexte de la crise bulgare et de l'ingérence croissante des puissances dans les affaires ottomanes, le risque de violences musulmanes anti-chrétiennes et xénophobes est assez préoccupant pour imposer le renforcement de la station du Levant et la multiplication des croisières. Attaché à la stricte neutralité, le gouvernement n'entend pas lui sacrifier la sécurité des expatriés ni des protégés français. Le cérémonial participe à cette politique d'avertissement. Interrogé par le gouverneur sur la puissance de son navire, le commandant du *Châteaurenault* invite ce dernier à venir à son bord où il est reçu « en grand appareil, tout l'équipage sous les armes et salué de 19 coups de canons de manière à lui laisser une salutaire impression » des forces navales françaises⁹³⁷. Si le cérémonial sert à montrer la force, son éclipse volontaire appuie également, dans un contentieux, la position nationale et s'avère d'autant plus commode à manier que l'abstention des saluts et des pavoisements, même temporaire, est systématiquement rapportée par le corps consulaire. C'est par une brève absence symbolique que la Marine appuie en 1844 les droits de ses nationaux vivant en Tunisie auxquels l'exécution d'un criminel maltais, sujet colonial britannique, fait craindre de ne plus bénéficier de leurs privilèges juridiques. Quittant la rade de Tunis en amenant le drapeau national, « afin que cette protestation (...) fut encore plus apparente », le stationnaire de Tunis, le *Caméléon*, le hisse toutefois de nouveau en passant devant la toute nouvelle chapelle Saint-Louis, construite au sommet de la colline de Byrsa, sur un terrain offert à la France par les deys de Tunisie⁹³⁸. Parfaitement courtoise, cette manifestation vexillologique des positions françaises tranche avec l'amertume colérique du vice-amiral Le Barbier de Tinan qui, devant Gaète où s'est retranché le dernier roi des Deux-Siciles, refuse de prendre langue avec les assiégeants

⁹³⁵ Patrick Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant-en-chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1861) », *Revue d'Histoire Maritime*, 12, 2010, p. 239-242

⁹³⁶ E. Souville, *Mes souvenirs maritimes* (...), *op. cit.*, p. 466.

⁹³⁷ SHD-V-M, BB 4-955, Commandant du *Châteaurenault*, 22 février 1876.

⁹³⁸ SHD-T-M, 2 A 2, C^{mt} du *Caméléon*, 12 juin 1844.

sardes⁹³⁹. Rares, de telles ruptures avec les usages, portent un sens qui, bien sûr n'échappe pas aux contemporains.

Dans les premiers jours de février 1897, les pressions militaires et navales grecques en Crète s'accompagnent du refus de saluer les forts côtiers ottomans. Notant l'absence de tout salut dans les heures qui suivent l'arrivée de l'escadre grecque du CV de Reineck dans les eaux insulaires, les commandants français et britannique voient dans cette omission le premier acte d'une intervention armée à laquelle, sans surprise, leur homologue grec fait bientôt allusion. En refusant de saluer la terre, le commodore grec n'avait-il pas signifié la fin de tout pouvoir régulier dans une île ravagée par les violences confessionnelles ? Une fois les menées grecques brisées par la détermination des Puissances et l'offensive turque en Thessalie (avril-mai 1897), un régime d'autonomie sous gestion pan-européenne est confié au prince (diadoque) Georges de Grèce. À l'arrivée du diadoque, nommé Haut-Commissaire en Crète, les stationnaires réunis dans la rade de La Sude tirent de concert 21 coups de canon, salut royal et princier, « le grand pavois (...) hissé au préalable et les équipages passant à la bande⁹⁴⁰ (et poussant) trois hurrah au moment où il passait à la hauteur des différents bâtiments⁹⁴¹ ». Rien ne pouvait mieux signaler le statut exceptionnel de ce régime d'autonomie insulaire, évoquant, mais de loin, la principauté de Samos ou la république des sept îles ioniennes. Pour autant, et jusqu'à la fin de ce régime avec l'annexion de la Crète à la Grèce en 1913, le maintien du pavillon ottoman, placé sous la garde des autorités militaires et navales européennes, rappelle aux Grecs comme aux Crétois la très lointaine suzeraineté de la Porte.

3. 1. 3. Une foulditude d'incidents protocolaires et de malentendus lentement réglés au début du XX^e siècle

Trois causes majeures entravent le bon déroulement du cérémonial maritime au XIX^e siècle.

La première raison, toute technique, est l'incapacité matérielle à saluer du canon les autorités locales ou nationales présentes dans le port visité, mais surtout à rendre ce salut « à la terre ». Si le pavoisement ne pose aucun problème sur des navires de guerre qui disposent d'un jeu complet de pavillons et de drapeaux étrangers, le salut du canon, et plus encore la salve, qui représente le tir de toutes les pièces, n'est pas en effet une affaire anodine. Les coups de canon doivent en effet être tirés et rendus coup pour coup, en suivant une cadence assez rapide : « il faut charger la pièce cinq ou six fois avec précipitation, afin de faire convenablement le salut⁹⁴² ». Nullement exceptionnelles, des blessures voire des mutilations interrompent parfois les tirs, également compromis par des incidents. Cinq ratés, provoqués par les étoupilles de mauvaise qualité, ponctuent ainsi les 11 coups que le capitaine de vaisseau Grivel ordonne, le 17 novembre

⁹³⁹ SHD-V-M, BB 4-796, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, Prosper Chasseloup-Laubat, 4 janvier 1861.

⁹⁴⁰ L'équipage se porte dans les haubans et sur les vergues d'un même bord pour faire le salut « à la voix ».

⁹⁴¹ SHD-V-M, BB 4-1845, C^{mt} du *Condor* au ministre de la Marine, Édouard Lockroy, 6 janvier 1899.

⁹⁴² SHD-V-M, BB 4-690, Vice-amiral Hamelin au ministère de la Marine, Théodore Ducos, 23 juillet 1853.

1875, pour saluer le gouverneur de Metelin (Mytilène). À la fin du siècle, la mise en service des pièces rapide de petit calibre ne règle pas la question alors réglée par voie réglementaire. Peu difficile à conduire sur une frégate ou un vaisseau dont les équipages sont entraînés, le salut « royal » (21 tirs) s'avère en revanche une affaire délicate pour ne pas dire impossible pour de plus petites unités⁹⁴³. Les saluts d'artillerie s'avèrent également délicats sur des frégates à roues, nombreux au milieu du siècle, où le nombre de bouches à feu est limité par la machinerie et le coffrage entourant les propulseurs. Le 23 juillet 1853, le vice-amiral Hamelin suggère de retirer les frégates à roues du Levant pour y déployer d'anciennes corvettes à voiles, que la généralisation de la vapeur avait chassées des mers européennes dans les années 1840. Parmi les raisons invoquées, la plus grande facilité des bâtiments à voiles à donner et à rendre les saluts, généreusement « tarifés ». Malgré le développement de l'artillerie moyenne à tir rapide, — type *pom-pom guns* —, la difficulté technique des saluts, particulièrement au Levant où les exigences cérémoniales sont ... levantissimes, demeure un embarras. Appelé en juin 1898 à visiter le port de Batoum, le commandant de l'avis-torpilleur la *Bombe* signale sans tarder ne pas pouvoir effectuer les saluts à la terre, faute d'avoir le nombre de pièces nécessaires ; en outre les « munitions lui faisaient défaut » pour saluer successivement le gouverneur du port, le général-commandant la place et pour finir le consul de France⁹⁴⁴.

La seconde source des embarras cérémoniaux tient aux défaillances humaines. L'ignorance des traditions navales européennes dans les pays arabo-musulmans, une certaine nonchalance voire l'apathie des autorités et plus rarement des agents consulaires entraînent des malentendus. Rendant compte, le 17 août 1853, du bon déroulement de la fête de l'Empereur dans la rade d'Alexandrie, le commandant de l'*Albatros* signale avoir vainement invité les officiers des deux navires de guerre égyptiens mouillant dans la rade à s'associer aux pavoisements comme aux salves de la journée. Interrogé, le consul de France répond « qu'il ne fallait voir dans cette abstention aucune mauvaise intention préconçue, mais bien une ignorance complète des égards des nations civilisées entre elles⁹⁴⁵ ». Parvenant à Salonique en 1899, l'amiral Fournier, commandant une forte division, s'étonne de ne pas avoir reçu les honneurs militaires en débarquant et de ne pas avoir été reçu au siège du gouverneur par l'un de ses agents. Froissé, l'officier français se borne à laisser sa carte et quitte, dès le lendemain, le port turc⁹⁴⁶.

⁹⁴³ François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...), op. cit.*, p. 111.

⁹⁴⁴ AMAE, La Courneuve, CPS-NS Russie (1897-1914) (84), Consul de France (Batoum) au Ministre des Affaires étrangères, Théophile Delcassé, 18 juillet 1898.

⁹⁴⁵ SHD-V-M, BB 4-686, Commandant de l'*Albatros* (Alexandrie) au ministre de la Marine, Théodore Ducos, 17 août 1853.

⁹⁴⁶ Se moquant quelque peu du susceptible amiral, qu'il juge s'être sans doute trop habitué aux grands honneurs levantins, le consul de France ne voit toutefois nulle malice francophobe dans l'attitude du gouverneur, mais une simple nonchalance doublée d'une erreur, que l'arrivée tardive d'un drogman n'avait pu réparer. MAE-La Courneuve, Correspondance politique et commerciale, Nouvelle Série (CPS-NS), Turquie 300 bis, Louis Steeg, consul de France à Salonique, au ministre des Affaires étrangères, T. Delcassé, 16 décembre 1899.

Le troisième type majeur d'incidents, sans doute le plus complexe à régler, tient à l'absence d'une codification internationale, ce qui laisse libre champ aux interprétations nationales et locales. Le gouverneur général de Sidon (Saïda) signale au ministre des Affaires étrangères français, le 24 octobre 1861, ne pas avoir reçu la visite de l'amiral Le Barbier de Tinan lors de son arrivée à Beyrouth, « visite à laquelle j'avais droit comme Mouchir de la Marine Impériale et comme gouverneur-général de Sayda⁹⁴⁷ ». Le gros des froissements tourne autour de la réciprocité des saluts et des visites. En mai 1840, le commandant français du *Minos*, mouillant à Malte, se plaint de ne pas avoir reçu de contre-salut suite au salut royal tiré pour fêter l'anniversaire de la reine Victoria. Reprenant le dossier communiqué par le consul de France, la Rue Royale donna tort à l'officier français. Pourquoi avoir exigé la réciprocité alors que le pavillon britannique flottant au grand mât du *Castor* marquait la présence symbolique du monarque, le seul à ne pas devoir rendre un salut⁹⁴⁸ ? Ralliant Barcelone au début des années 1840, le commandant en chef de l'escadre britannique, sir Richard Owen, salue le pavillon espagnol et projette de se rendre à terre pour présenter ses respects à la reine d'Espagne qui séjourne alors dans la ville. Ne recevant aucun contre-salut, pourtant obligatoire dans les marines des deux pays, l'amiral britannique, furieux, lève l'ancre en laissant son aide de camp, lord Clarence Paget et le consul d'Angleterre protester. La raison de l'omission espagnole apparaît au cours de l'entretien que le premier ministre accorde à Paget, heureusement hispanophone. Observant les tirs britanniques, les artilleurs espagnols y avaient vu un salut royal et, bien sûr, n'avaient pas rendu cette salve⁹⁴⁹.

Plusieurs dossiers montrent que les spécificités du cérémonial espagnol embarrassent également les officiers français du Second empire et de la Belle Époque⁹⁵⁰. La plupart des soucis surviennent entre des étrangers appartenant à des armes comme à des administrations différentes : commandant d'une forteresse britannique, *mouchir* d'un port levantin, gouverneur espagnol. Entre marins, la seule question épineuse est celle du *commodore*.

Dans les marines anglo-saxonnes et germaniques, ce terme signifie la fonction de chef de division, temporairement confiée à un capitaine de vaisseau. Le temps de leur mission, ces officiers supérieurs sont tenus pour des officiers amiraux. Ignorant, avant 1851, ce titre et ce rang intermédiaire entre les officiers supérieurs et généraux, la marine française s'en tient longtemps rigoureusement à la stricte hiérarchie nationale. Non seulement un contre-amiral parvenant dans un port refuse d'honorer comme son égal un *commodore*, qu'il tient pour un capitaine de vaisseau, mais les capitaines de vaisseau considèrent également tout *commodore* pour un des leurs pairs, temporairement chargé d'une division. En 1878, le commandant de la station du Levant, un capitaine de vaisseau exerçant les fonctions de chef de division, ordonne ainsi à l'un de ses

⁹⁴⁷ SHD-V-M, 17 GG4, Copie de la lettre transmise par le gouverneur général de Saïda au ministre des Affaires étrangères, Antoine Thouvenel, 24 octobre 1861, transmise à l'amiral La Roncière Le Noury.

⁹⁴⁸ SHD/M/V, BB 3-601, Consul de France, Malte, au ministre de la Marine, VA Roussin, 25 mai 1840.

⁹⁴⁹ A. Otway, *Autobiography of Admiral Lord Clarence E. Paget (...)*, op. cit., p. 72-73.

⁹⁵⁰ AMAE-La Courneuve, CPS-NS, Turquie 300 bis, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 26 mai 1897.

subordonnés, le rejoignant dans la rade de Smyrne, de ne pas saluer le guidon du *commodore* allemand auquel il reproche de ne pas avoir mené la première visite que ce capitaine de vaisseau allemand lui devait en arrivant dans un port où le chef de la station du Levant l'avait précédé⁹⁵¹. L'affaire prend une tour d'autant plus aigre que le chef de division allemand s'avère moins âgé dans le grade que le capitaine de vaisseau français présent dans le même port. Ce dernier, en effet, attend de son cadet la première visite puisque tel est l'usage entre officiers du même grade. Si l'on ajoute à cela le souvenir de l'Année Terrible et des festivités nationales allemandes tel le *Sedantag*, le contentieux peut prendre une allure picrocholine.

Si les conversations officieuses, la bonne foi et la lecture des règlements étrangers finissent généralement par dégager une solution honorable, les embarras causés par ces interprétations divergentes sont assez nombreux pour attirer l'attention des juristes. La prévention des incidents liés au cérémonial maritime passe, en premier lieu, par un travail réglementaire et documentaire dont les grandes lignes sont la simplification des usages et l'adoption des pratiques étrangères, tant qu'elles ne contredisent pas les règles sacro-saintes de l'égalité entre les nations et de la réciprocité des honneurs. Reconduite sous le Second empire, l'ordonnance du 1^{er} juillet 1831 impose ainsi de rendre coup pour coup les saluts des navires de guerre étrangers, sans tenir compte des grades respectifs des commandants, les navires de guerre étant tenus pour d'égales fractions des territoires nationaux⁹⁵². Vingt années plus tard, le décret sur le service à bord des bâtiments de la flotte de 1851 exige la consultation préalable des autorités portuaires étrangères avant toute manifestation festive et l'alignement systématique sur les usages locaux pour conduire les saluts et les honneurs, tout en veillant à la stricte réciprocité des honneurs accordés. Parallèlement, un travail documentaire se poursuit. Les puissances navales envoient régulièrement à l'étranger leurs règlements remis à jour concernant leurs pavillons et leurs saluts et reçoivent en retour des exemplaires similaires. Reste alors à conduire la synthèse de ces copieux volumes, en espérant qu'elle sera correctement interprétée⁹⁵³. À la Belle Époque, le Quai d'Orsay dispose ainsi du détail des saluts qui peuvent être rendus dans les ports français, métropolitains et coloniaux, comme dans ceux des protectorats de la France. Ces pièces, communiquées aux autres pays, permettent d'éviter les situations embarrassantes que pose ainsi l'absence d'artillerie dans un port. Grâce à la collecte des différents usages en Méditerranée orientale, le Quai d'Orsay dresse des tableaux protocolaires assez précis que l'on communique aux agents consulaires comme aux marins.

Le second volet préventif des incidents repose sur la coopération navale et diplomatique. Loin de les tenir pour des conseillers occasionnels, les ordonnances navales recommandent aux commandants de ne faire aucune visite et de ne rendre aucun honneur avant d'avoir consulté les agents diplomatiques et consulaires, afin de connaître l'ordre local des préséances et le dessous des

⁹⁵¹ SHD-M-V, BB 4-1485, C^{mt} du *Sané* au ministre de la Marine, VA Pothuau, 1^{er} février 1878.

⁹⁵² T. Ortolan, *Règles*, (...), *op. cit.*, t. 1, p. 339.

⁹⁵³ SHD-V-M, BB 8-1623, Ministère de la Marine à la Division des Affaires commerciales et consulaires, 10 février 1886.

cartes⁹⁵⁴. Les avis consulaires signalent également les contentieux probables. Invité en 1899 à se prononcer sur l'opportunité de la venue de l'escadre Fournier dans le port d'Alexandrie, le consul de France déconseille cette escale. Non seulement, l'occupation militaire britannique et le souvenir de Fachoda nourriraient d'inopportunes rumeurs, mais l'amiral aurait à solliciter une audience auprès du vice-roi, alors que ce dernier, durant ces voyages en France, n'a jamais rendu « au président de la République tous les honneurs dûs ». Suggérée en revanche par le consul, la présence d'un navire à Port-Saïd lors de l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps permettra à la marine française de s'associer aux festivités auxquelles ont été conviés les notables du port et le corps consulaire du Caire⁹⁵⁵.

3. 2. Tout navire de guerre doit être le miroir d'une nation grande et forte

L'arrivée d'un navire de guerre ou d'une division dans un port où se trouvent des navires étrangers est toujours suivie avec attention. Les marins des autres puissances cherchent à reconnaître sa silhouette, son type, repèrent l'introduction d'un appareil ou d'un armement, jaugent la qualité de son équipage. La curiosité et parfois la fascination dépendent bien sûr du rang comme du type du navire. Un cuirassé de haute mer bénéficie d'une aura militaire dont sont dépourvus un transport de bagnards comme une corvette de charge. Mais le souci de l'exemplarité doit être constant car tout navire de l'État est une fraction armée de la France et navigant sous ses couleurs. « Le service du bâtiment est tout spécial » écrit en 1907 le second du *Vautour*, le stationnaire de Constantinople, avant de poursuivre : « toujours à côté des stationnaires étrangers, à la disposition d'un ambassadeur, représentant sans cesse, il faut dans un pays où tout ce qui frappe l'oeil a une si grande valeur, paraître puissant et être constamment bien tenu tant au point du personnel que du bâtiment lui-même⁹⁵⁶ ». À dire vrai, l'éclat extérieur n'est pas un indice si trompeur que cela. La perfection de ses manœuvres, la rapidité avec laquelle un bâtiment s'emboîte ou quitte le port, la « beauté » comme la propreté du navire n'échappent pas aux hommes de l'art et leur permettent de sentir la valeur des entraînements. La qualité et la rapidité des saluts, la courtoisie des visites protocolaires, la tenue des marins à terre, tout enfin permet de compléter les premières impressions et de les nuancer. Ce qui est vrai des bateaux est évidemment vrai des hommes.

Dans les premiers temps de la Deuxième République, alors que le législateur vient d'imposer à la Marine l'abandon des peines corporelles et la stricte égalité politique des marins et des officiers, la tenue à terre des équipages français est une préoccupation constante du vice-amiral Baudin, chef de l'escadre de la Méditerranée. Evoluant loin de Toulon et de son agitation démocratique et clubiste, soumise à de nombreuses croisières dans les eaux italiennes, l'escadre conserve alors la réputation d'excellence nautique des années passées. Interrogé, le consul de

⁹⁵⁴SHD/M/V, BB 4-1845, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, Décembre 1861.

⁹⁵⁵ AMAE/La Courneuve, CPC-NS, Turquie 300 bis, Consul général de France en Égypte au ministère des Affaires étrangères, 20 octobre 1899 ; *id.*, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 24 octobre 1899.

⁹⁵⁶ 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 1907.

France à Gènes, dont dépend le vice-consulat de La Spezia, rassure l'amiral en signalant leur « conduite admirable dans les restaurants, cafés et autres établissements publics⁹⁵⁷ ». S'ils peuvent montrer leurs talents et leur légendaire discipline lors des incendies et des naufrages, les marins d'un navire « bien dressé » ont d'autres occasions d'exhiber ce que des mois de drill et d'exercices divers ont forgé. Parvenant à Toulon en décembre 1845 au sein d'une ambassade marocaine, un notable de Tétouan se montre particulièrement sensible à la division des tâches entre les servants des pièces comme aux règles draconiennes enveloppant tout le service des batteries, dont l'escadre du prince de Joinville venait de faire la démonstration devant Tanger et Mogador.

« Dès que leur chef a crié, ils vont aux canons, les retirent, les chargent et font feu en un instant comme si c'était un travail exécuté par un seul. Puis ils retournent rapidement à la même manoeuvre, rechargent les canons et font feu. Tu n'entends pas un seul canon, mais un bruit assourdissant comme le grondement réitéré du tonnerre. Ensuite, ils refont la même manoeuvre plusieurs fois en un clin d'oeil. Cette rapidité et cette précision résultent de la bonne organisation, de l'excellent entraînement, d'un soin extrême et d'une absence totale de négligence⁹⁵⁸ ».

Pour des invités plus familiers des affaires navales, la démonstration de la puissance tourne au tour de force. Venant en avril 1862 sur la rade d'Hyères, le frère du roi de Suède, dont la France avait vainement recherché l'alliance durant la guerre de Crimée, est magnifiquement reçu à bord du vaisseau amiral la *Bretagne*. Après la grande revue de l'équipage du bâtiment, le vice-amiral Rigaut de Genouilly, ordonne « le branlebas de combat à feu de toute l'escadre, puis un exercice de mâture et de voiles, enfin une manoeuvre d'artillerie sur le *Donawerth* ». Le LV Eugène Souville (1821-1909), commandant la batterie basse de ce navire, y dirige alors un grand et dangereux ballet qui est le « clou » du spectacle :

« J'avais mon morceau à effet. La batterie était composée moitié de canons de 36 et moitié d'obusiers de 80 entremêlés : il s'agissait de les séparer, et de faire passer sur un même bord tous les obusiers à la fois. C'était un exercice violent et vertigineux, et que, à cause des dangers qu'il offrait, je n'osais faire que rarement ; mais aucun n'était aussi propre à faire ressortir l'adresse, le sang-froid et l'entrain de mes canoniers ». Une fois le commandement donné, « ce fut, d'un bout à l'autre de la batterie, une mêlée effrayante » qui, terminée en quelques minutes, réalisa « l'ordre sans le moindre accident, hommes et canons étaient dans leur alignement mathématique⁹⁵⁹ ».

3. 2. 1. Montrer l'excellence technique de la Marine

La tenue d'un navire et de ses hommes prend un relief plus marqué quand le ou les bâtiments déployés sont des types inédits dont la modernité, c'est-à-dire le capital d'innovations embarquées, suscite la curiosité collective voir l'admiration étrangère. Dans un âge d'innovations

⁹⁵⁷SHD-V-M, 1 GG 2-17, Consulat général de France à Gènes au vice-amiral Baudin, 18 mai 1848.

⁹⁵⁸ B. Ouasti, *Une ambassade marocaine chez Louis-Philippe (...), op. cit.*, 117.

⁹⁵⁹ E.Souville, *Mes souvenirs maritimes (...), op. cit.*, p. 456.

décisives dont la Méditerranée occidentale est un des théâtres majeurs, les premiers navires à vapeur et les premiers cuirassés ont inévitablement suscité une curiosité certaine, dont la Marine savait le bénéfique médiatique. On prendra ici deux exemples assez simples qui, sans présenter l'éclat médiatique du lancement du *Napoléon*, le premier navire à vapeur français, puis des premières frégates cuirassées au tout début de la décennie 1860, illustrent assez bien le capital moral de l'avance technique dans le domaine militaire.

Parti de Toulon, le 29 décembre 1830, le bâtiment de guerre français le *Rapide*, pourvu d'une machine à vapeur de 80 chevaux, construite à Cherbourg, fait relâche à Nice au terme d'une croisière de 12 heures. Cette escale retient l'attention des autorités sardes — le Gouverneur de la province, le commandant de l'artillerie de la place, les officiers de la garnison — que le commandant du navire reçoit à bord avant de leur offrir une promenade en mer vers la rade de Villefranche et retour. Ce fait divers de la vie portuaire niçoise, que le consul de France rapporte avec fierté, s'inscrit comme une pause amicale dans une relation tendue par la chute de la Maison de France⁹⁶⁰. L'envoi en 1855 en Mer Noire des batteries flottantes construites durant la guerre d'Orient fut également l'occasion de montrer la puissance navale et manufacturière de la France. Dans les heures qui suivirent son arrivée à Cadix en septembre 1855, la *Dévastation* est enveloppée « d'un essaim d'embarcations chargées à couler bas⁹⁶¹ ». Bien conscient de l'impact médiatique de cette escale dans un pays ami de la France, le commandant autorisa plusieurs curieux à monter à bord. Si le navire était certainement disgracieux, sa puissance de feu et surtout ses plaques de blindage, les premières posées sur un navire de guerre, provoquèrent « de tous côtés », une nuée d'exclamations et d'interrogations⁹⁶². Si l'on fait la part du feu dans ce récit-témoignage, pétri de tous les poncifs sur l'Espagne et les Espagnols, l'étonnement des visiteurs fut sincère, tant cette batterie flottante ne ressemblait à rien de connu alors. Évoquant à peine l'escale de la *Dévastation* et de sa conserve à Malte quelques jours plus tard, Langlois n'a pu deviner l'impression forte et durable que la batterie y produisit sur le gouverneur militaire, le général Reid, un des sapeurs les plus instruits de sa génération. Ce dernier prit également bonne note des performances militaires des batteries en mer Noire. Les leçons de Kinburn ne furent donc pas perdues à La Valette où les experts envisagent, dès 1856, ce que pourraient être les procédures offensives françaises contre Malte et déterminent la meilleure riposte⁹⁶³. Une fois la transition entre les flottes hybrides et les escadres tout vapeur achevée au tout début des années 1860, l'escadre française passe, à juste titre, pour une des forces les plus étonnantes du monde, l'intégration des cuirassés confirmant cette réputation d'excellence technique.

Au lendemain de la guerre de Crimée, alors que les navires de ligne à vapeur remplacent peu à peu les mixtes, l'apparition d'un type inédit demeure un évènement dont les spectateurs tirent toute sortes de conclusions, parfois bien excessives. Immédiatement après la venue du *James Watt*

⁹⁶⁰R. Tresse, Les débuts de la navigation à vapeur au port de Nice (1830-1840). Série Z des Archives des Alpes-Maritimes, s. l. (Nice), s. d.(1964), p. 3. Document tapuscrit, https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/recherchesregionales14_03.pdf

⁹⁶¹ H. Langlois, « La *Dévastation* (...) », art. cité, p. 590.

⁹⁶² *Ibidem*, p. 590.

⁹⁶³ P. Louvier, *La puissance (...)*, *op. cit.*, p. 265-274.

dans la rade de La Sude en avril 1861, le consul d'Angleterre convie son homologue français à « venir avec lui à bord pour faire cette petite promenade ». Constatant l'émoi que provoquait en ville la venue de ce vaisseau dans une rade habituée à ne recevoir que des croiseurs de second rang, le consul français consent à la proposition « ne fut-ce que pour montrer combien je faisais peu de cas des bruits qui avaient circulé les jours précédents ». Deux mois plus tard, la France faisait mat en détachant une division de deux vaisseaux, l'*Algésiras* et le *Redoutable*, qui, demeurant quelques jours, reçurent « un nombreux concours de visiteurs accourus de la ville et des villages voisins ».

3. 2. 2. Une opération de relations publiques bien rodée : musique, bals et fêtes

Une fois les visites protocolaires menées et rendues, le navire peut, si les circonstances politiques le permettent voire l'encouragent, recevoir une partie de la population. Au Levant où l'autorité locale est détenue, hors des villes, par les dignitaires religieux et de grands féodaux, les honneurs qui leur sont rendus participent d'une diplomatie d'influence « hors les côtes » comme le sont les excursions semi-touristiques des états-majors ou la distribution des prix dans les collèges de l'arrière-pays⁹⁶⁴. Principaux pivots du *hard power* ultra-marin de la France, les navires de guerre sont également un élément de son *soft power*, au même titre que les entreprises missionnaires et scolaires, les fouilles archéologiques ou la distribution de décorations. Dans les ports du Levant, où la France patronne les communautés catholiques indigènes comme les congrégations enseignantes, la Marine participe ordinairement aux grandes manifestations religieuses et scolaires auxquelles les états-majors apportent leur prestigieux appareil uniformologique et phaléristique, mais également un soutien plus matériel. Voulant remercier un chef arabe du lac de Tibériade pour avoir protégé les chrétiens palestiniens durant l'été 1860, le VA Le Barbier de Tinan reçoit son neveu avec les plus grands honneurs en 1861. D'autres chefs bédouins reçoivent alors qui des armes qui la légion d'honneur⁹⁶⁵. Si les notables comme les Français expatriés sont les premiers conviés à bord, le navire en mission protocolaire ou semi-diplomatique reçoit occasionnellement des fractions plus modestes de la population. Parvenant à Batoum le 8 juillet 1898, le stationnaire de Constantinople, l'avisotorpilleur *Bombe* reçoit, deux jours plus tard, une fois les grandes visites officielles menées et rendues, « de nombreux visiteurs appartenant à la population civile⁹⁶⁶ ». Ces entreprises de relations publiques, dont les contemporains comprenaient fort bien l'intérêt, ne se limitent pas à la visite du bâtiment. Les participations de l'équipage à des festivités nationales ou religieuses sont autant d'occasions de montrer la marine nationale sous ses plus beaux atours. Après l'arrivée de la *Belle Poule* dans la rade de Cadix, le 16 juillet 1840, son illustre commandant, le prince de Joinville, fait débarquer les marins musiciens (la « musique ») pour la faire jouer sur la place de la

⁹⁶⁴ SHD-M-V, 17 GG 2-6, Copie de la lettre du consul de France à Smyrne au duc Decazes, 17 juillet 1875.

⁹⁶⁵ C. de Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française en Syrie (1860-1861). Documents inédits du général A. Ducrot, op. cit.*, p. 280.

⁹⁶⁶ AMAE, CPC, NS Russie, 84, Agent consulaire Delacroix, Consulat de France à Batoum, au ministre des Affaires étrangères, 18 juillet 1898.

ville à la grande satisfaction de la population, précédemment autorisée à visiter la frégate⁹⁶⁷. « Après les fêtes célèbres de l’Hôtel de Ville à Paris », écrit le commandant Eugène de Souville, peu après son arrivée dans le port d’Alger en 1862, « il reste encore à voir celle d’un vaisseau à trois ponts mêlant le luxe de la vie civile avec les décors d’un appareil guerrier, et réunissant comme cette fois, tant de hauts personnages français, indigènes et étrangers, tant de costumes éclatants et pittoresques⁹⁶⁸ ».

En Méditerranée occidentales où les escadres, particulièrement française et britannique, accomplissent leurs croisières estivales, leurs escales ont laissé aux témoins un souvenir ébloui de puissance et de raffinement. Du temps de l’amiral Gervais (1895) et de ses prédécesseurs, les périodes d’exercice passées :

« au Golfe Juan et à Villefranche étaient surtout consacrées à rehausser l’éclat des fêtes de Cannes et de Nice. C’était encore, sur la côte d’Azur, le temps des lords anglais et des boyards russes ; on rencontrait sur la Corniche, la vieille reine Victoria dans sa voiture découverte attelée par deux poneys irlandais (...) ; l’Estérel, les Maures, étaient déserts ; nous étions les seuls avec les autochtones à connaître les charmes de l’été provençal. Mais, l’hiver, fêtes et mondanités à terre et à bord, remplissaient nos jours et nos nuits ; et le carnaval avait une élégance que l’on peut regretter⁹⁶⁹ ».

3. 3. L’équipement et la formation des marines secondaires : succès et déclin français

Attestée au Levant dès le XVIII^e siècle, l’assistance occidentale, essentiellement anglo-saxonne et française, reprend après 1820 pour aider les marines égyptienne et turque à revenir au niveau des nations européennes. Au second XIX^e siècle, cette assistance prend une importance particulière. Disposant jusqu’en 1840 d’une certaine autonomie technique et manufacturière, les marines ottomane, égyptienne et grecque ne parviennent pas en effet à surmonter les défis industriels et logistiques qu’impose la généralisation du cuirassement et de la grosse artillerie⁹⁷⁰. En dépit de l’achat d’équipements divers et de la modernisation de ses points d’appui, aucun État de la Méditerranée orientale ne peut construire seule ses navires légers ni ses grandes unités. Les bouches à feu, les munitions mais également les appareils de ces unités acquises à l’étranger doivent également être importés. Les mêmes difficultés industrielles et techniques se posent également aux marines de l’Italie et surtout de l’Espagne dont la modernisation passe par d’importantes commandes. La France fournit ainsi en 1861-1862 à la *Regia Marina* deux frégates cuirassées, les quatre unités de la série *Regina Maria Pia* étant commandées aux chantiers privés péninsulaires en 1862. Une décennie plus tard, l’armement des deux cuirassés à tourelles de la classe *Duilio* impose l’achat de leur blindage au Creusot et de leur artillerie lourde en Grande-Bretagne⁹⁷¹. Après 1878,

⁹⁶⁷ B. Ouasti, *Une ambassade marocaine (...)*, *op. cit.*, p. 115.

⁹⁶⁸ E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (...)*, *op. cit.*, p. 467

⁹⁶⁹ CV Thomazi, « Souvenirs maritimes. L’escadre de l’amiral Gervais », art. cité, p. 25.

⁹⁷⁰ C. Païzis-Paradellis., *Hellenic Warships 1829-2001*, Athènes, The Society for the Study of Greek History, 2002 ; D. Panzac, *La marine ottomane (...)*, *op. cit.*, p. 286-305.

⁹⁷¹ *Conway's, All the World (...)*, *op. cit.*, p. 337, 339-340 ; M. Ostenc, *La Marine italienne (...)* *op. cit.*, p. 18-19.

les puissances maritimes émergentes des Balkans, la Roumanie et la Bulgarie, doivent également se tourner vers les fournisseurs d'armes et de navires de guerre occidentaux. À la Belle Époque, l'électrification des systèmes d'armes et des communications, puis l'introduction de la TSF renforcent la dépendance des nations maritimes sous-industrialisées telles que la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce et l'empire ottoman. L'assistance de la France est constante tout au long du siècle. Avant 1870, cette aide prend trois formes dont la plus spectaculaire est l'envoi de missions techniques. Il s'agit alors non seulement de former les personnels égyptiens selon les normes occidentales, mais aussi de bâtir dans le port d'Alexandrie un arsenal capable d'entretenir et de lancer des unités modernes⁹⁷². En second lieu, l'accueil de stagiaires étrangers au sein des écoles spécialisées de la Marine prend une ampleur particulière sous le Second empire⁹⁷³. La livraison de navires de guerre et de matériels militaires fournis par les arsenaux de la Marine est le troisième volet de cette assistance.

Au dernier tiers du XIX^e siècle, le soutien français aux puissances maritimes de second rang conserve ses grands traits passés avec quelques nuances. L'exportation de matériels navals, militaires ou non, et la vente de navires de guerre passent progressivement entre les mains de l'industrie privée, le rôle de l'État se concentrant dans des tâches d'assistance à la formation dont les nations balkaniques anciennes — la Grèce — et nouvelles — la Roumanie comme la Bulgarie — sont les grandes bénéficiaires⁹⁷⁴. Rencontrant de nombreux succès avant 1905, par un mélange de prudence et de bon sens, le soutien aux marines secondaires connaît ultérieurement une mauvaise passe. Des marchés pourtant fructueux — la modernisation et la refonte des unités — sont captés par l'Italie et l'Allemagne tandis que l'industrie privée, avançant en ordre dispersé, ne peut répondre à la fois aux commandes de la Marine nationale et aux demandes d'urgence que suscitent la crise de Bosnie de 1908 et les courses aux armements qui opposent les nations de l'Adriatique et de la mer Égée.

3. 3. 1. Avant 1905, d'importantes exportations de matériels et de navires

Au premier XIX^e siècle, la vente des navires de guerre et de leurs équipements est un monopole étatique⁹⁷⁵. Acceptées durant le conflit contre la Russie, les commandes à l'industrie privée sont libéralisées en 1860 ce qui permet aux Chantiers de la Méditerranée, mais également

⁹⁷² Daniel Panzac, « Le khédive Ismaïl, le sultan ottoman et les cuirassés français », dans Daniel Panzac et André Raymond, *La France & l'Égypte à l'époque des vice-rois 1805-1882*, Institut français d'archéologie orientale, *Cahier des Annales islamologiques*, 22, 2002, p. 267-278 ; *idem*, « Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, 2012, p. 367-378

⁹⁷³ Alain Bovis, « Les transferts de technologie », *Sub-Marine*, n° 21, Janvier-février-mars 2019, p. 21-26.

⁹⁷⁴ Lt.-Col. Bolony, « Naissance de la Marine Bulgare », *Cols Bleus*, n° 2249, 19 février 1994, p. 13-15; Krasteva Mariana. « The Participation of France in The Build Up of the Bulgarian Navy », *Annual Proceedings of The Naval Museum – Varna*, vol. I, Varna, 2001, p. 52-60 (non consulté) ; *eadem*, « The Beginning of the Bulgarian Navy on the Black Sea in Documents », *Annual Proceedings of The Naval Museum – Varna*, vol. VII, Varna, 2009, p. 7-18 (non consulté).

⁹⁷⁵ On s'en tiendra ici aux éléments de base d'un navire de guerre : coque, blindage, motorisation, artillerie. Au début du siècle, les matériels optiques et télémétriques, les systèmes électriques, les batteries comme les télécommunications sans fil prennent une importance croissante qu'il conviendrait de prendre en compte, particulièrement après 1905.

aux chantiers Arman de Bordeaux, de construire des navires de guerre pour l'Espagne, le nouveau royaume d'Italie comme pour la Russie⁹⁷⁶. Si l'État conserve un droit de conseil et un rôle de soutien dans le commerce des armes, la part de l'industrie privée ne cesse de croître⁹⁷⁷.

Tant en Méditerranée occidentale qu'au Levant, cinq firmes dominent le secteur de la construction navale entre la fin du XIX^e siècle et la Grande Guerre⁹⁷⁸. Fondée en 1856, la société des Forges et Chantiers de la Méditerranée (FCM) fournit des cuirassés et des unités légères, mais cesse de fondre, à la fin du siècle, des bouches à feu⁹⁷⁹. Si les chantiers havrais d'Augustin Normand se spécialisent, dès le milieu des années 1870, dans le secteur pionnier des torpilleurs⁹⁸⁰, les Ateliers et Chantiers de la Loire de Saint-Nazaire (ACL) prennent position dans le secteur des cuirassés. Tandis que les Forges et Aciéries de la Marine (et d'Homécourt après 1903) produisent des blindages, des bouches à feu et des munitions navales⁹⁸¹, l'entreprise Schneider est par excellence généraliste. Elle fournit ainsi des tourelles, des blindages spéciaux, mais également des unités légères sur le site de Chalon-sur-Saône où elle produit même, au début du XX^e siècle, des sous-marins⁹⁸². L'établissement d'une filiale bordelaise de la firme creusotine relève la tradition militaire des chantiers Arman, disparus avec le Second empire, et permet à Schneider de se lancer sur le marché des cuirassés⁹⁸³.

Avant 1890, les exportations sont soutenues dans le secteur des unités de ligne tant en Méditerranée occidentale qu'au Levant où la France tient, au début de la Troisième République, le second rang après le Royaume-Uni. En 1886, la Grèce commande à l'industrie française trois cuirassés de la classe *Hydra*, livrés en 1889-1890. Parallèlement, l'excellence des blindages du Creusot, démontrée par quelques spectaculaires essais de tir dans la rade de La Spezia, leur assure

⁹⁷⁶ Hervé Guichoux, « L'Histoire de la construction navale à Bordeaux et à Mormont sur un CD-ROM », dans Sylvia Marzagalli, *Bordeaux et la marine de guerre : XVII^e-XX^e siècles*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, p. 29-52.

⁹⁷⁷ AMAE-La Courneuve, Turquie, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série (CPC, NS), 161 (1899-1909), Ambassade de France au ministre des Affaires étrangères, Théophile Delcassé, 8 mars 1904.

⁹⁷⁸ Claude Béaud, « De l'expansion internationale à la multinationale Schneider en Russie (1896-1914) », *Histoire, économie et société*, 1985, n° 4, p. 575-602 ; *idem*, « Les Schneider marchands de canons (1870-1914) », *Histoire, économie et société*, 1995, n° 1, p. 107-131 ; François Crouzet, « Recherches sur la production d'armements en France (1815-1913) », dans Jean-Pierre Poussou (dir.), *L'économie française du XVIII^e au XX^e siècle. Perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2000, p. 149-208 (article initialement paru dans la *Revue Historique*, n° 509-510, janvier-mars et avril-juin 1974, p. 45-84) ; Agnès D'Angio, « Schneider et Cie et l'effort de guerre de la Bulgarie 1897-1914 », dans Roumanian L. Stantchéva, Alain Vuillemin et al., (dir.), *La France, l'Europe et les Balkans, crises historiques et témoignages littéraires*, Sofia-Arras, Institut d'Études Balkaniques - Presses de l'Université d'Arras, 2002, p. 38-47.

⁹⁷⁹ Anonyme, *Société des Forges et des Chantiers de la Méditerranée*, s.l., s.é., s.d. (1906). Brochure publiée pour le cinquantième anniversaire de la société.

⁹⁸⁰ L. Piaud, « Jacques Augustin Normand », *Le Génie Civil. Revue générale des industries françaises et étrangères*, n° 128, 12 janvier 1907, p. 179-180.

⁹⁸¹ « Rapports du Jury international : Groupe XVIII : Armées de terre et de mer - Première partie : Classe 116 », in *Exposition universelle internationale de 1900 à Paris*, Paris, Imprimerie Nationale, 1902, p. 25-76 et 339-340.

⁹⁸² Louis Bergeron, *Le Creusot. Une ville industrielle. Un patrimoine glorieux*, Belin-Herscher, coll. « Les destinées du patrimoine », 2001, p. 59 ; F. Crouzet, art. cité, p. 172, n. 96-97.

⁹⁸³ Robert Pierron, « La construction navale militaire à Bordeaux du Second empire à la IV^e République », in S. Marzagalli (dir.), *op. cit.*, p.79-98.

d'importants débouchés en Espagne en Italie comme en Russie. À la fin du siècle, les contre-torpilleurs, les torpilleurs et les canonnières françaises forment le gros des achats des marines égéennes et balkaniques. Dans les trois années qui suivent la crise d'Orient de 1878, la Grèce, bénéficiaire tardif du premier démantèlement de l'empire ottoman, achète à la France le croiseur *Hellas*, quatre contre-torpilleurs et cinq torpilleurs, mais également quatre canonnières. En 1883, le croiseur léger *Aleksandr I* est acquis par la Bulgarie. En 1888, les FCM livrent à la Roumanie une division de trois torpilleurs de la classe *Naluca*, tandis que l'Autriche-Hongrie et le Royaume-Uni se partagent le marché des canonnières. Entre 1890 et 1905, le marché des grosses unités est néanmoins bloqué tant par les difficultés budgétaires grecques et ottomanes que par la préférence donnée par la Porte aux refontes et dont bénéficient les chantiers italiens⁹⁸⁴. Pour les grandes firmes nationales, la commande russe de croiseurs⁹⁸⁵ comme d'un cuirassé d'escadre (*Cesarevitch*) est alors une manne dont Schneider et les FCM sont les grands bénéficiaires⁹⁸⁶. S'il faut leur associer l'exportation des blindages, des tourelles, des canons et des munitions⁹⁸⁷, ces seules données témoignent, à l'échelle de la Méditerranée orientale, du dynamisme des ventes à l'étranger dont François Crouzet situait l'acmé entre 1895 et 1904⁹⁸⁸.

3. 3. 2. Le déclin des ventes (1905-1913) : une crise de confiance dans le *made in France* ?

Passé 1905, les parts de marché nationales déclinent. Le marché de la maintenance échappe à la France au profit de la firme génoise Ansaldo et des chantiers Germania (Krupp) de Kiel qui modernisent les cuirassés ottomans acquis dans la décennie 1860⁹⁸⁹. Au tournant du siècle, la concurrence manufacturière navale austro-hongroise, italienne, nord-américaine et allemande compromet le monopole franco-britannique. Si le Royaume-Uni préserve ses positions, particulièrement dans le domaine de la formation, des ventes de navires neufs et la modernisation des arsenaux, la livraison des unités de ligne, la refonte des navires comme les tâches d'encadrement échappent à la France, surtout après 1909. Ce recul est très net en Roumanie⁹⁹⁰, en Espagne⁹⁹¹, où dominent les Britanniques, mais également dans l'empire ottoman comme en Grèce, alors que les besoins navals de ces deux États sont considérables. Après l'arrivée au pouvoir des Jeunes Turcs en 1908, la France participe à la remise en état des forces grecques. En 1908, l'arsenal

⁹⁸⁴ Sur les raisons hamidiennes, supposées par les experts cf. AMAE, La Courneuve, Turquie, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série (CPC-NS), 161 « Marine » (1899-1909).

⁹⁸⁵ *Svetlana, Bayan, Amiral Makaroff*.

⁹⁸⁶ AMAE, La Courneuve, Russie, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série (CPC-NS), 84, Ambassade de France, 22 juillet 1898.

⁹⁸⁷ Ce qui suppose l'exploitation des archives du monde du travail que nous n'avons pas été en mesure de sonder.

⁹⁸⁸ F. Crouzet, art. cité, p. 171, tableau II.

⁹⁸⁹ Ryan K. Noppen, *Ottoman Navy Warships 1914-18*, Oxford, Osprey, 2015, p. 5-6.

⁹⁹⁰ SHD-V-M, BB 7-81, Copie de la lettre de l'Attaché Militaire (Roumanie) à la Guerre, 16 novembre 1906.

⁹⁹¹ SHD-V-M, BB 7-130, Pochette 61, Commandant de la Panoure au ministre de la Guerre, 6 février 1909. Copie à la rue Royale, 19 février 1909.

de Brest assure ainsi la remise en état du contre-torpilleur grec *Sfendoni*⁹⁹². En mars 1911, le relèvement de la flotte ottomane facilite la signature d'une commande ferme de trois canonnières pour les chantiers de Penhoët (classe *Preveze*) et de trois de la classe *Isa Reis* pour les FCM⁹⁹³. Au printemps 1914, Schneider reçoit l'ordre de livrer deux sous-marins pour 11 millions de francs, tandis que la Porte s'engage à lui acheter six contre-torpilleurs puis six autres ... en 1917. Le bilan de la décennie 1905-1914 est néanmoins médiocre. Certes Schneider reçoit, en 1910, la commande de deux sous-marins (*Zolfin* et *Xifias*), livrés à Toulon en 1912-1913, mais le réarmement de la marine de surface hellénique bénéficie aux industriels britanniques comme aux Allemands. Ces derniers fournissent aux Grecs un croiseur, six destroyers et six torpilleurs, tandis que les Italiens et les Américains leur vendent respectivement un et deux cuirassés⁹⁹⁴. Plus grave, le privilège de la réparation et de la construction des navires de guerre accordée au syndicat Armstrong-Vickers-Maxim fait planer à brève échéance le spectre d'un monopole britannique sur le marché des torpilleurs et des contre-torpilleurs, le fer de lance des chantiers Augustin Normand⁹⁹⁵. *In extremis*, à la veille de la Grande Guerre, la Grèce commande en France un cuirassé de la classe *Provence*.

Dans un article pionnier livré en 1974, François Crouzet avançait l'hypothèse d'un désintérêt de l'industrie nationale, mobilisée après 1905 pour satisfaire le relèvement d'une marine française revenant lentement des chimères des ultras de la Jeune École⁹⁹⁶. Après Jacques Thobie⁹⁹⁷, Claude Beaud et Jean-Marc Delaunay ont surtout souligné l'âpre rivalité opposant les maisons nationales et étrangères en Russie comme en Espagne⁹⁹⁸. Que la Marine et la presse nationales portent une part de responsabilité dans ce déclin n'échappe pas aux agents de l'État. Le développement des flottilles françaises de torpilleurs et de sous-marins se fait entre 1890 et 1905 dans un climat d'intolérance doctrinale et politique où la stratégie d'escadre, reposant sur les cuirassés, est harcelée par les promoteurs les plus exaltés de la Jeune École. L'écho de ces querelles, la lenteur notoire des chantiers nationaux, tant militaires que privés, comme le déclin relatif de la Marine Nationale ne sont sans doute pas absents du choix grec de confier à des entreprises étrangères, plus rapides, plus accommodantes et financièrement mieux disantes, le soin de refondre sa marine après 1908. Dans une large mesure, toutefois, les firmes françaises sont jugées responsables de leurs malheurs. Attaché militaire à Athènes, le capitaine Brémond d'Ars (1867-1914), un officier instruit et très au fait de ces affaires, invoque le manque de souplesse des entreprises françaises, incapables de se plier aux situations budgétaires, il est vrai acrobatiques, de

⁹⁹² SHD-V-M, BB 7-81, Commandant de l'*Obusier* au commandant de l'escadre du Nord, 10 octobre 1908.

⁹⁹³ SHD-V-M, BB 7-132, « Extrait du report annuel n° 299 de 1909 de l'attaché militaire à Constantinople », enregistré le 23 mai 1909 ; J. Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français (...)*, op. cit. t. 2, p. 1309-1310.

⁹⁹⁴ Gregory Mezeveris, *Four decades in the service of the Royal Hellenic Navy*, Athènes, s. e., 1971. Consultable et téléchargeable en ligne.

⁹⁹⁵ J. Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français (...)*, op. cit., t. 2., p. 1389.

⁹⁹⁶ F. Crouzet, art. cité, p. 171 ; R. Dumas et G. Prévôttaux, *Les Cuirassés de 18 000 t.*, op. cit..

⁹⁹⁷ J. Thobie, *Les intérêts économiques, financiers et politiques français (...)*, op. cit., t. 2, p. 1300-1315, 1387-1396.

⁹⁹⁸ J. -M. Delaunay, *Méfiance cordiale (...)*, op. cit., vol. 1, p. 62-102 ; C. Béaud, « De l'expansion », art. cité, p. 575-602.

leurs clients et de satisfaire leur amour propre, épris des matériels les plus modernes⁹⁹⁹. En poste à Constantinople de 1909 à 1914, l'ambassadeur de France Bompard (1854-1935) blâme le manque de cohésion des maisons françaises qui affrontent en ordre dispersé les consortiums allemands et britanniques¹⁰⁰⁰. Servant en Russie les années précédentes, ce même ambassadeur avait alors avancé les mêmes défaillances comme « l'extraordinaire férocité de la concurrence entre les maisons françaises » pour expliquer le recul de l'industrie nationale, accentuée par l'émergence du tissu industriel russe¹⁰⁰¹. Des reproches identiques furent adressés en 1909 à la société Schneider qui, épaulée par les FCM, manqua le grand marché de réfection des chantiers navals de l'Atlantique espagnol et des forces navales ibériques faute d'avoir associé un groupe bancaire espagnol à son projet. Les interventions maladroites des compagnies, leurs plaintes et leurs contrepropositions inadaptées firent le reste et finirent par ruiner les gestes d'ouverture espagnols et anglo-espagnols¹⁰⁰². Avec quelques différences, ce train de critiques fait écho à celles qui accablent, à la même époque, la nonchalance des firmes françaises au Japon, où les retards de livraison, bien plus que le coût des matériels, leur font perdre des parts de marché considérables aux dires des attachés navals en poste¹⁰⁰³.

Ces causes du déclin sont trop profondes pour réagir vite à l'évolution de la situation navale en mer Égée au lendemain de la crise de Bosnie de 1908. Disposant auparavant d'une supériorité globale, consolidée par des achats d'unités légères et des refontes (1899-1907), la marine ottomane perd son avance en 1909 quand Grèce acquiert un croiseur de la classe *Pisa* en cours d'achèvement, le futur *Georgios Averoff*¹⁰⁰⁴. Suivant l'exemple grec, la Porte fait l'achat en 1910 de deux cuirassés allemands, modernisés cinq années auparavant, et dont veut se défaire la Marine Impériale¹⁰⁰⁵. Dans cette politique d'achat de navires tout équipés, les firmes françaises en restent aux procédures ordinaires — « projets-corrrections-commande » —, inopportunes car trop lentes. En outre, la législation ne permet pas à des chantiers français de mettre en vente un navire en construction pour la Marine¹⁰⁰⁶. Prenant conscience de son déclin dans le secteur des grandes unités, la Marine entend enfin ne se débarrasser d'aucune unité pré-*dreadnought* de la classe *Danton* et ne peut bien sûr livrer l'un des premiers *dreadnoughts* de la classe *Courbet*. Bref, rien n'est disponible. Dans ces

⁹⁹⁹SHD-V-T, 7 N-1334, Commandant de Brémond d'Ars à la Guerre, 20 juillet 1905.

¹⁰⁰⁰ AMAE, La Courneuve, Turquie, Correspondance Politique et commerciale, Nouvelle Série (CPC-NS), 162, Ambassadeur Bompard au ministre des Affaires étrangères, Jean Crupi, 18 avril 1911.

¹⁰⁰¹ AMAE, la Courneuve, Russie CPC-NS (84), Le même au ministre des Affaires étrangères, T. Délcassé, 21 mai 1904.

¹⁰⁰² J. -M. Delaunay, *Méfiance cordiale (...)*, *op. cit.*, vol. 1, p. 62-102p. 96-98.

¹⁰⁰³ S. Davy, *Le poste d'attaché naval français au Japon (1899-1922) : observatoire stratégique en Extrême-Orient*, (...), *op. cit.*, p. 63-66.

¹⁰⁰⁴ Constantin Varfis, « Espace maritime grec et marine hellénique, XIX^e-XX^e siècles », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Octobre 1993, n° 172, Octobre 1993, p. 91.

¹⁰⁰⁵ En 2016, Mathhew S. Seligman a fait brillamment justice de la thèse soutenue en 2011 par San McMeekin, selon qui les tentatives ottomanes d'achat de plusieurs cuirassés modernes en Amérique Latine auraient précipité le haut commandement naval russe dans une politique de guerre préventive. M. S. Seligmann, « Keeping the Germans out (...) », art. cité, p. 20-35, particulièrement les pages 20-23 et 34-35.

¹⁰⁰⁶ SHD-V-M, BB 7-81, LV Goisset au ministre de la Marine, VA Boué de Lapeyrère, 19 mars 1910.

conditions, les commandes à la France se cantonnent aux unités légères comme aux sous-marins. Aux lendemains des guerres balkaniques (1912-1913), où la stratégie de guerre d'escadre a donné lieu à quelques affrontements incertains, mais spectaculaires, les Grecs et les Ottomans entreprennent d'acquiescer leurs premiers *dreadnoughts*. Une fois la première division de ces unités constituée entre 1910 et 1913¹⁰⁰⁷, les chantiers navals nationaux peuvent enfin envisager, à la veille de la Grande Guerre, de réaliser pour l'étranger des navires de ligne. Tandis que la marine grecque passe commande d'un cuirassé, le *Basileus Konstantinos*, les Turcs achètent un *dreadnought* britannique, lancé en 1911, et construit pour le Brésil¹⁰⁰⁸. Le déclenchement des hostilités durant l'été et la méfiance qu'inspire aux Alliés l'influence grandissante de l'Allemagne au Levant stoppent cette dynamique, désormais contraire aux intérêts nationaux et perturbent durablement le commerce des matériels navals en Méditerranée égéenne où la France reprend pied, mais fort péniblement, au lendemain de la guerre¹⁰⁰⁹.

Dans une certaine mesure, le rythme comme l'ampleur des commandes — brillantes avant 1905 puis en net recul — anime l'histoire des missions techniques, qui forme l'un des pivots de la diplomatie navale les plus solides.

3. 3. 3. Les missions techniques : un pivot de l'influence compromis au début du XX^e siècle

Les missions techniques tiennent, depuis l'époque moderne, une place importante dans les relations diplomatiques unissant la France aux États du Levant. Ces liens, décuplés par l'émergence des États tributaires du Sultan, accompagnent toute l'histoire des marines égyptienne, bulgare et grecque. Tandis que l'empire Ottoman s'appuie surtout sur les compétences américaines et britanniques, l'Égypte fait nettement confiance à la France, mais en appelant également des Piémontais et des Américains que l'on estime pour leurs talents¹⁰¹⁰. Outre l'envoi négocié de missions, l'embauche de cadres expérimentés tel le CF Bompar ou Bompar Bey¹⁰¹¹ permet de répondre au plus vite aux besoins. Détaché par le gouvernement français en Égypte en septembre 1840, un ingénieur militaire, le colonel Gallice rétablit en quelques années les fortifications littorales d'Alexandrie qui avaient été explicitement menacées par le commodore Napier durant la

¹⁰⁰⁷ Par le lancement et l'armement des navires des classes *Danton* et *Courbet* (*Courbet, Jean-Bart, Paris, France*). Étayée par la consultation systématique des archives entrepreneuriales, l'hypothèse de François Crouzet sur les effets commerciaux de la mobilisation navale nationale trouverait ici sa confirmation. Nous remercions notre collègue moderniste et ami Christian Pfister d'avoir opéré pour nous des sondages dans les fonds « Marine Homécourt » (Assemblées Générales 1906-1911) déposés aux Archives du Monde du Travail de Roubaix.

¹⁰⁰⁸ SHD-V-M, BB 7-132, Ambassadeur Bompard au Ministre des Affaires étrangères, Stephen Pichon, 30 décembre 1909.

¹⁰⁰⁹ Patrick Boureille, « Les relations navales franco-roumaines (1919-1928) : les illusions perdues », *Revue historique des armées*, 244, 2006, p. 50-59.

¹⁰¹⁰ Rooney Chris B., « The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-14 », *Middle Eastern Studies*, vol. 34, n°1, Janvier 1988, p. 1-29.

¹⁰¹¹ Cf. SHD-V-M, M S 179, « Journal de navigation historique de M. Bompar, Capitaine de Frégate, au service de SM le vice-roi d'Égypte, embarqué sur la frégate la *Guerrrière*, auprès de S.E. Moharem-bey, Grand amiral de la Flotte égyptienne depuis son départ d'Alexandrie, 5 août 1827, jusques et y compris le combat de Navarrins (sic), le 20 octobre 1827 ». (Non consulté).

crise de Syrie¹⁰¹². De telles missions de formation et d'assistance se poursuivent sous le Second empire. Au cours de la décennie 1870, la France participe au renouvellement de la flotte de guerre du Khédive qui s'appuie sur une équipe de vétérans de la guerre de Sécession afin de moderniser et de sécuriser ses ports¹⁰¹³. Alors que l'Égypte renonce à tout destin naval en négociant la vente de ses cuirassés au gouvernement ottoman, la France trouve dans les Balkans de nouveaux partenaires privilégiés : la Grèce, mais également la principauté de Bulgarie. En Grèce comme en Bulgarie, deux missions techniques rencontrent un grand succès. Deux années après l'arrivée de la mission Lejeune, la Grèce passe commande aux FCM de trois cuirassés de la classe *Hydra*, ce qui représente le marché militaire le plus important jamais réalisé dans ce pays¹⁰¹⁴. Très différentes, les conditions politiques entourant la mission de 1897 en Bulgarie n'ont pas été moins favorables.

Dans les années qui suivent le traité de Berlin et le difficile règlement de l'affaire de Thessalie en 1880, la Grèce cherche à mener à bien une réforme navale de grande ampleur tout en renouvelant sa flotte de guerre¹⁰¹⁵. Disposant au début de la décennie 1880 de 15 bâtiments de guerre, la Grèce aligne des navires vieillissés, et d'une seule unité récente, la corvette *Miaoulis* lancée en 1879, puis livrée par les FCM. Suivant une ligne politique commune aux puissances secondaires soumises à des influences étrangères multiples, les unités comme les matériels achetés proviennent de divers chantiers européens. Si le *Miaoulis* est un navire français, son armement — trois pièces de 170 mm — est allemand. Disposant certes d'une réserve considérable grâce à la marine marchande comme aux flottilles de pêche, la marine hellénique n'aligne pas plus de 2 500 hommes et officiers et souffre de soucis budgétaires importants. Inquiets des mesures de redressement militaire ottomanes et incapables de se mesurer sur terre avec les Turcs, les Grecs entendent conserver une forme de dissuasion et, en cas de lutte ouverte, imposer leur suprématie navale en mer Égée. En se tournant vers la France, le royaume des Hellènes combine bon sens et prudence. Ancienne puissance protectrice du royaume des Hellènes, la France a exercé ses responsabilités envers la Grèce durant et après la crise d'Orient de 1878. En 1881, les Français ont ainsi participé à la commission européenne chargée de superviser la cession de l'Épire et de la Thessalie à la Grèce. Si la III^e République maintient une ligne diplomatique conservatrice et *de facto* pro-ottomane en Méditerranée orientale, la défense de son influence au Levant, qu'elle croit compromise depuis l'accord anglo-turc de 1878 et l'occupation britannique de l'Égypte, l'encouragent à répondre positivement aux demandes d'assistance technique du royaume des Hellènes. L'objectif est donc tout à la fois de coordonner et de pérenniser ce relèvement, mais aussi de doter la Grèce d'une force navale dissuasive capable, le cas échéant de s'opposer aux vieux cuirassés turcs¹⁰¹⁶. En 1884, la rue

¹⁰¹² *Le Dauphiné*, Livraison du 25 avril 1875, p. 396.

¹⁰¹³ D. Panzac, « Flottes et arsenaux... », art. cité, p. 367-378 ; Caroline Gaultier-Kurhan, *Méhémet Ali et la France 1805-1849. Histoire singulière du Napoléon de l'Orient*, Maisonneuve et Larose, 2005, p. 74-78.

¹⁰¹⁴ Cf. SHD-V-M, BB 4-2469.

¹⁰¹⁵ AMAE, La Courneuve, Grèce, Affaires politiques diverses (6) 1880-1885, Ministère de la Marine au ministère des Affaires étrangères, 21 janvier 1882.

¹⁰¹⁶ SHD-V-M, 7 N 1349, « Marine : état de la flotte grecque, recrutement, carte, nombreux documents en grec » (1876-1906).

Royale charge le contre-amiral Laurent Lejeune (1817-1895) de réorganiser l'administration de la marine hellénique. Ce qu'il fit avec un succès remarqué, non sans livrer à la marine hellénique trois cuirassés modernes assurant au royaume la totale suprématie navale sur la Turquie.

Le soutien financier au projet d'achat et le suivi scrupuleux des dossiers par la Royale firent beaucoup pour cette réussite. Très inquiète de l'hégémonie britannique au Levant après 1882, la France accorde à la Grèce son aide par des prêts avantageux. Bien décidée à soutenir le projet d'une division de trois cuirassés, dont elle pouvait avoir besoin dans une guerre navale généralisée, la mission française assume la rédaction du cahier des charges des navires dont deux unités furent lancées et armées sur les chantiers seynois des FCM. Afin de prévenir les abus et les malfaçons, la Marine confie la surveillance des travaux aux personnels de ses arsenaux, mais fait assister des officiers aux recettes des matières, ainsi qu'à la recette définitive (*i.e.* livraison) des bâtiments. En outre, la coordination des épreuves ordinaires infligées aux plaques de blindage est confiée à la Marine qui promet, enfin, d'arbitrer d'éventuels litiges entre la marine grecque et les Forges¹⁰¹⁷. Le succès de la mission de l'amiral Lejeune inspira plusieurs négociations similaires les années suivantes. En octobre 1899, deux années après la désastreuse guerre de Thessalie, le gouvernement d'Athènes fait quelques avances au commandant en chef de l'escadre de Toulon, l'amiral Fournier, qui s'en entretient avec le chargé d'affaires. Très bien reçu au Pirée par les autorités grecques et frappé par l'averse phaléristique accablant les membres de son état-major, l'amiral Fournier entend le ministre des Affaires étrangères helléniques évoquer la personnalité de l'amiral Lejeune¹⁰¹⁸.

Si le projet d'une seconde mission navale en Grèce coupe court, une puissance balkanique émergente, la Bulgarie, obtient en 1896, le détachement du LV Pichon et d'une petite équipe d'encadrement et ce pour une durée de cinq années¹⁰¹⁹. Les mêmes conditions politiques favorables qui avaient servi la France en Grèce une quinzaine d'années auparavant jouent alors. Pour la jeune Principauté, soumise aux influences contradictoires austro-russes, le choix de la qualité technique et d'un dialogue avec une puissance occidentale répond aux besoins de modernisation et d'équilibre de cette jeune nation. Tous volontaires, les hommes choisis par la Rue Royale et le Quai d'Orsay sont retenus sur les mêmes critères qui jouent alors dans la sélection des attachés navals. Le LV Moreau (1858-1929), qui prend la tête de la mission en Bulgarie, affiche non seulement de beaux états de service à la mer (Pacifique, mer de Chine, Indochine), mais cet ancien breveté de l'école des torpilles est un bon hydrographe, familier en outre des travaux d'état-major. Officier d'ordonnance du ministre de la Marine, Moreau fut en effet l'ADC du commandant la division du Levant en 1887 puis, en 1890, remplit les mêmes fonctions auprès du président du Conseil des Travaux. Dans ce dernier poste, il fut amené à rédiger plusieurs études sur la défense des côtes de l'Autriche-Hongrie, des Pays-Bas et de la Belgique. Autant de missions et de travaux qui le préparent à assumer la direction d'une mission technique aux forts enjeux diplomatiques. S'il ne

¹⁰¹⁷ Les pièces de cette négociation engagée en 1886 ont été versées dans la chemise 163 « Grèce-Navires commandés par le gouvernement hellénique » dans le fonds Grèce-ADP-7 (1886-1889).

¹⁰¹⁸ SHD-T-M, 2 A 3-566, VA Fournier, 28 octobre 1899.

¹⁰¹⁹ Lt.- Col. Bolony, art. cité, p. 13-15 ; Wladimir Popov, « The Bulgarian Navy (1879-1914) », *Bulgarian Historical Review*, 1990, 18-3, p. 65-69 (non consulté).

s'agit à l'origine que d'encadrer la toute jeune marine bulgare¹⁰²⁰, les bénéfices matériels de la mission se révèlent en 1905, quand la mission navale est invitée à demeurer encore trois années en Bulgarie¹⁰²¹. La réussite de la mission, les investissements français dans les secteurs de l'ingénierie civile portuaire et ferroviaire, la volonté sans doute de ne pas dépendre des Austro-Hongrois ni des Russes motivent alors la décision d'acheter à la France six torpilleurs, qui forment, jusqu'en 1914, le môle des forces navales du royaume.

La réussite des missions en Grèce puis en Bulgarie se fait encore sentir au début du siècle. En 1906, sans surprise, le gouvernement hellénique demande la désignation de l'ingénieur de marine Dupont à la commission de refonte de ses navires, dont la présidence est confiée à la France. Bien qu'officiellement à la retraite, l'ingénieur, auquel le roi des Hellènes a fait parvenir un message personnel, rejoint officiellement cette commission, à la grande satisfaction du Quai d'Orsay¹⁰²². Ce sont les derniers feux du partenariat technique franco-balkanique. En dépit des encouragements de l'ambassade de Grèce, les propositions helléniques portant sur l'établissement de la TSF et des travaux cartographiques échouent ou sont gâchées par des maladroites. Parallèlement, l'accueil de stagiaires grecs au sein de la Marine prend fin¹⁰²³. Les réticences corporatistes et patriotiques grecques accélèrent le déclin de l'influence française. Les propositions de divisions légères qu'avance le vice-amiral Fournier en 1907 rencontrent l'opposition des cercles navals helléniques, gagnés à la doctrine de la guerre d'escadre. Leur brigade mène même à la fin de la mission d'expertise, que le gouvernement grec confie, en 1910, à une équipe britannique¹⁰²⁴. Dès lors et jusqu'en 1914, la formation navale est, en mer Égée, l'affaire de la seule *Navy*. Tenue plus que jamais comme la première des puissances navales depuis la mise en chantier des premiers *dreadnoughts*, l'Angleterre bénéficie, en outre, d'une situation diplomatique inespérée dans les premiers temps de la révolution Jeune Turquie de 1908, quand les aspirations réformatrices ottomanes et britanniques semblent se rejoindre sur un même projet de modernisation libérale¹⁰²⁵.

4. Enjeux et formes du recours à la puissance navale

La décision de faire peser les moyens humains et matériels d'une marine de guerre pour rétablir une situation compromettant les intérêts comme les valeurs d'un État maritime ne relève pas de la diplomatie navale d'influence, mais de la politique de puissance. Il ne s'agit plus en effet de séduire, de convaincre ou d'instruire, mais d'agir, plus ou moins puissamment et directement. Sous les différentes désignations qu'elle a reçues — politique de la canonnière, ingérence —, la

¹⁰²⁰ SHD-V-M, BB 4-2469, Ministère bulgare des Affaires étrangères au consul général de France, le vicomte de Petiteville, 23 mai 1897.

¹⁰²¹ SHD-V-M, BB 4-2469, Ministère des Affaires étrangères au ministère de la Marine, 15 mars 1905.

¹⁰²² SHD-T-M, 2 A²- 37, Ministre de la Marine, Édouard Thomson, au ministre des Affaires étrangères, Stephen Pichon, 2 novembre 1906. Copie ; *ibidem*, Le même au même, 8 novembre 1906. Copie.

¹⁰²³ SHD-V-M, BB 7-81 Grèce (65), Ministre de France (Athènes) au Quai d'Orsay, 24 avril 1908.

¹⁰²⁴ P. Brière, *Le Vice-amiral E. Fournier (...)*, op. cit., p. 207-208 ; Z. Fotiakis, *Greek Naval Strategy*, op. cit., p. 22 ; 25-35.

¹⁰²⁵ C. B. Rooney, « The International Significance of British Naval Missions (...) », art. cité, p. 3-4; 10-11.

diplomatie de la force navale est l'emploi des marines de guerre en vue de peser dans les affaires d'un État étranger ou de faire entendre la voix comme les intérêts d'une ou de plusieurs nations maritimes dans une crise régionale ou internationale. La diplomatie de la puissance à laquelle recourt la France en Méditerranée adopte ordinairement trois formes : le déploiement de force dans les eaux côtières ou portuaires étrangères, qui est de loin le procédé le plus commun ; le débarquement de personnels de la marine, pour prendre le contrôle d'un bâtiment ou d'un district portuaire ou côtier ; enfin le déclenchement d'une action militaire. La gravité de l'action comme sa signification dépendent des exigences avancées, du ton adopté, des moyens matériels qu'elle déploie. Trois types d'enjeux peuvent justifier le recours à l'outil naval de la France dans la régulation des affaires méditerranéennes, régionales et internationales.

4. 1. Trois solides motifs pour intervenir et faire pression

Au Levant, la Marine appuie, quand nécessaire, l'intégrité et le respect des vecteurs d'influence nationaux que sont les communautés expatriées, françaises ou algériennes, les congrégations missionnaires ou les associations éducatives patronnées par la France. Inconsidérée face aux concurrents européens, contre lesquels la lutte est d'abord financière, scolaire et consulaire, la pression navale s'avère utile, en revanche, face aux ambitions souverainistes qu'elles soient égyptiennes, grecques, ottomanes. Opposé au gouverneur de Damas, le consul-général de France Pérétie se plaint amèrement en janvier 1888 d'une énième provocation policière dont est la cible la communauté algérienne établie en Syrie. Décidé à se faire entendre, le Quai d'Orsay obtient le déploiement de deux cuirassés d'escadre qui, sur les injonctions de l'ambassadeur de France à Constantinople, inquiet des protestations ottomanes, sont arrêtés à Rhodes, le temps d'avancer le dossier, de sonder la situation et de reprendre les négociations avec la Porte¹⁰²⁶. Une douzaine d'années plus tard, la défense des intérêts scolaires et catholiques justifie en revanche la prise de la douane de Mytilène (Métélin), en 1901, par une partie de l'escadre d'évolutions, qui ouvre la voie, avec l'appui des gouvernements européens, à la signature des accords franco-ottomans en 1901.

Dans les deux bassins de la Méditerranée, l'appui aux mouvements comme aux gouvernements réformateurs est un enjeu suffisamment important pour requérir l'appui naval. Attachés après 1830-1832 à la défense des régimes « constitutionnels », la France et le Royaume-Uni partagent, en Espagne, au Portugal, en Italie, mais également dans les États arabo-musulmans, la même politique pro-réformatrice avec d'inévitables nuances et variations. L'ambition occidentale est de faciliter l'intégration économique des pays et territoires méditerranéens, de promouvoir l'émergence d'une administration efficace et de contre-pouvoirs réguliers, surtout parlementaires. Malgré sa nette orientation conservatrice après 1841, la monarchie de Juillet défend cette ligne réformatrice en Égypte comme en Grèce. En 1844, l'avancement des travaux constitutionnels dans la capitale grecque s'explique, signale le commandant de l'*Alger*, par la présence dans les eaux du Pirée des escadres anglo-françaises dont les unités, évoluant de conserve, se sont rendues sur les points où des troubles étaient signalés. Pour marquer l'étroite collaboration de leurs gouvernements, les deux

¹⁰²⁶ P. Bardin, *Algériens et Tunisiens (...), op. cit.*, p. 55.

divisions, alignant le même nombre de vaisseaux, quittent ensemble les eaux grecques¹⁰²⁷. Cette ligne pro-réformatrice est reprise sous la Deuxième République dans les affaires italiennes où le soutien naval français aux patriotes modérés comme aux autonomistes siciliens prend la forme d'interpositions navales et de démonstrations de force. Du milieu du siècle à la fin de la crise crétoise de 1866-1869, les tensions sociales et confessionnelles qui agitent la Grèce du roi Othon, les provinces arabes et balkaniques du Sultan¹⁰²⁸, la Tunisie beylicale enfin (1864) redonnent un second souffle aux thèses réformatrices qui prennent, parfois, l'accent d'une croisade anti-absolutiste¹⁰²⁹. Les Puissances, prône Paris au lendemain de la guerre d'Orient, doivent soutenir la réforme des États sous-développés — ainsi le Monténégro — et promouvoir des régimes d'autonomie dans les périphéries les plus turbulentes : la Sicile, la Crète ou le Liban¹⁰³⁰. Dans le dernier tiers du siècle, les déconvenues s'accumulent. Si la France républicaine abandonne l'initiative réformatrice aux autres puissances, elle ne s'en dissocie pas toutefois et la soutient, avec ses moyens diplomatiques, mais également médiatiques, militaires et navals, quand le concert des Nations le permet, ainsi en Crète en 1897-1897¹⁰³¹. Parallèlement, l'action politique de la Marine se concentre sur l'enjeu humanitaire qui, loin d'être une invention récente, n'a cessé de prendre de l'importance tout au long du siècle¹⁰³². Cet enjeu est le troisième qui justifie l'engagement d'une ingérence navale.

À l'est de Gibraltar, l'action proprement humanitaire des forces navales, associées presque toujours aux agents consulaires, est engagée pour trois occasions : les calamités naturelles telles que les séismes et les tsunamis, les catastrophes anthropiques, particulièrement les incendies, portuaires, les violences de masse enfin. Ces brutalités sanglantes et meurtrières qui s'abattent sur des pans entiers d'une population ne sont pas d'une seule étoffe. Au nord de la Méditerranée occidentale, les causes immédiates d'une révolte ou d'une insurrection régionale sont essentiellement politiques. La résistance armée carliste en Espagne septentrionale est un refus global d'une modernisation bourgeoise, laïque et libérale, tandis que le républicanisme anticlérical puis l'anarchisme animent

¹⁰²⁷ SHD-V-M, BB 4-627, CV Tavenet au ministre de la Marine, Amiral Duperré, 20 février 1844.

¹⁰²⁸ Denise Ammoun, *Histoire du Liban contemporain*, t. 1, Paris, Fayard, 1997, p. 57-65.

¹⁰²⁹ Olivier Delorme, *La Grèce et les Balkans*, I, Paris, Gallimard, 2013, p. 501-502.

¹⁰³⁰ Édouard Driault, *La Question d'Orient depuis ses origines jusqu'à la Grande Guerre*, 7^e éd., Paris, Félix Alcan, 1916, p. 144-157.

¹⁰³¹ Cf. Patrick Louvier, « Un engagement savant humanitaire et pacifiste. Les juristes internationalistes et la « question arménienne » des grands massacres de 1894-1896 à la fin de l'ère hamidienne (1894-1908) », dans Annick Asso, Hélène Demirdjian et Patrick Louvier, *Exprimer le génocide des Arméniens. Connaissances, arts et engagement*, Rennes, PUR, 2016, p. 51-64.

¹⁰³² Si la bibliographie sur les liens ONG-Forces armées est surabondante, l'engagement humanitaire des forces navales a fait l'objet de peu d'études en français, avant que l'effondrement des régimes libyen et syrien ne provoque ou ne précipite les drames de cette dernière décennie.

Roland Marchal, « La militarisation de l'humanitaire : l'exemple somalien », *Cultures & Conflits* [En ligne], 11 | automne 1993, mis en ligne le 13 mars 2006, consulté le 20 mai 2020. URL : <http://journals.openedition.org/conflits/429> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/conflits.429> ; Laurent Suteau, « Un exemple de diplomatie humanitaire. La coopération marine-médecins du monde et l'assistance aux boat people du golfe de Siam (1982-1988) », *BDIC, Matériaux pour l'Histoire de notre temps*, 2009/3, n° 95, p. 46-52 ; Général Christian Houdet, « Militaires, humanitaires, diplomates : l'entente idéale », dans Stéphane Kotovtchikhine, Jean-Paul Pancraccio, Alain Wijffels (dir.) *Les acteurs de la guerre*, Dijon, p. 199-205 ; Yann Braem, « Les relations Armées-ONG, des relations de pouvoir ? Caractéristiques et enjeux de la coopération civilo-militaire française : le cas du Kosovo », *Centre d'études en sciences sociales de la Défense*, n° 61, février 2004 (non consulté).

des violences sociales et politiques¹⁰³³. Au Levant ottoman, les heurts interconfessionnels et nationaux sont motivés par la remise en cause d'un ordre fondé sur la supériorité juridique et publique des musulmans et, localement, des communautés converties à l'islam, ainsi les « Turco-Crétois ». Dans une large mesure, ces violences ont pour principal théâtre l'arrière-pays rural, urbain et villageois où la trame consulaire européenne est plus lâche que sur les côtes. Le cloisonnement territorial est toutefois impossible. Les populations survivantes qui le peuvent, souvent poussées par leurs bourreaux, fuient vers les ports les plus proches pour y trouver l'assistance des communautés missionnaires ou l'asile d'un navire prêt à les embarquer. Ces exodes désespérés vers les ports et les côtes sont d'une particulière ampleur au Liban en 1860 quand pas moins de 2 000 fuyards maronites s'entassent en juillet 1860 dans les entrepôts français de Saïda sous la garde d'une poignée de sœurs de la Charité. En 1909, les Arméniens de Cilicie ayant échappé aux tueries ottomanes et musulmanes espèrent également trouver le salut en marchant à la mer¹⁰³⁴.

4. 2. Les interventions et les ingérences navales : une distinction difficile à faire admettre

En quoi l'intervention navale diffère-t-elle de l'ingérence ? Est-ce une pure question de degré ? L'intervention ne serait-elle que la forme atténuée ou discrète ou la première phase de l'ingérence. Sans refuser ce gradualisme, nous pensons que la distinction entre l'ingérence et l'intervention est d'abord une question de droit.

4. 2. 1. L'intervention au nom du Droit , l'ingérence au nom de la Nation

L'intervention ne suppose pas, ni de près ni de loin, de contentieux entre deux États. Elle est décidée face à une situation d'urgence et menée au nom d'un intérêt supérieur qui fait consensus dans cette Europe qui se dit et se veut civilisée et matrice de l'ordre international : venir en aide à des populations civiles menacées par une catastrophe naturelle, préserver la vie des communautés étrangères menacées, briser la traite ou la piraterie¹⁰³⁵. L'intervention n'attend pas de contrepartie explicite, qu'elle soit politique, financière ou matérielle et se présente comme une nécessité impérieuse, un devoir. La lutte contre la piraterie relève ainsi, de l'avis général des juristes internationalistes, de l'intervention humanitaire puisqu'il s'agit de délivrer les mers d'un fléau universel, mené contre le genre humain. L'assimilation de la traite à cette activité criminelle renforce l'universalité de cette mission de police que les nations maritimes sont non seulement autorisées à conduire en tout lieu mais qu'elles doivent mener si les États proches s'avèrent défailants. Alors que l'intervention se présente comme un devoir universel pour les nations qui peuvent remplir cette fonction, l'ingérence tire sa légitimité voire sa licéité d'une nécessité supérieure qu'elle soit stratégique— la défense des intérêts supérieurs de l'État — qu'un État

¹⁰³³ Jean-Marc Lafon, *L'Espagne aux XIX^e et XX^e siècles*, Ellipses, 2007, p. 14-25.

¹⁰³⁴ Cf. G. Dédéyan, C. Mouradian et Y. Ternon (texte présenté par), *1895 Massacres d'Arméniens. Alphonse Cilière. Consul de France à Trébizonde, op. cit.*.

¹⁰³⁵ SHD-V-M, BB 3-451 Pierre David, Consul de France à Smyrne, au baron Portal,

étranger peine à reconnaître, ou d'une nécessité politique quand les les traités internationaux, les principes du droit international, les valeurs fondatrices de la puissance agissante sont bafoués ou semblent très menacés. L'ingérence suppose donc la défense des enjeux nationaux, qui, matériels ou non, sont jugés assez importants et menacés pour justifier un déploiement de forces en vue de contraindre un État, un potentat, une rébellion à modifier leur politique. Ces ingérences purement navales prennent toutes les formes possibles de la coercition associée généralement à un dialogue militaro-diplomatique. Si les escadres franco-britanniques croisant dans les eaux siciliennes en 1848 n'opèrent aucun débarquement et s'en tiennent aux formes ordinaires d'une présence navale, justifiée par les intérêts commerciaux de leurs nations, leur présence n'en est pas moins inamicale aux yeux d'un pouvoir napolitain que rejettent les autonomistes siciliens. L'entente explicite des amiraux Baudin et Parker comme leurs menaces d'agir militairement suffisent à geler, en septembre 1848, l'offensive napolitaine contre Palerme insurgée¹⁰³⁶. En 1859, l'arrivée d'une division britannique dans le port d'Alexandrie, où elle ne demeure qu'une poignée de jours, accompagne l'opposition palmerstonienne au projet du canal de Suez. Pour brève que fut cette escale, les contemporains ont été sensibles à la gravité du signal britannique d'autant plus explicite que la division Mundy compte un vaisseau, le *Saint-Jean-d'Acre*, dont le nom rappelle le bombardement victorieux de ce port par les forces anglo-austro-ottomanes en 1840. La « leçon » palmerstonienne était donc fort claire : faute de renoncer au canal, l'Égypte khédivale prend le risque de subir les mêmes frappes qui l'avaient contrainte, deux décennies auparavant à renoncer à ses conquêtes syriennes et égéennes.¹⁰³⁷ Un demi-siècle plus tard, quelques paroles de fermeté adressées au commandant d'une division grecque prête à prendre le contrôle de La Canée suffisent aux officiers français et britanniques pour faire reculer leur interlocuteur, menacé explicitement d'une riposte immédiate¹⁰³⁸.

4.2.2. : L'action humanitaire (presque) toujours (et à raison) suspectée

La séparation entre les interventions et les ingérences navales est nette, mais n'a pas l'étanchéité d'un joint de culasse. C'est surtout dans l'action humanitaire et l'interventionnisme réformateur que l'ingérence et l'intervention se rejoignent le plus nettement.

La lutte contre la traite, atlantique, arabo-persique, africaine, recouvre concrètement toutes sortes de pressions et d'ingérences dans les territoires maritimes d'un État souverain dont l'organisation socio-économique a été configurée par des siècles d'esclavagisme. Particulièrement sensible après 1815 dans les eaux de l'Atlantique Sud et de l'océan Indien et de ses périphéries, cette confusion entre l'intervention et l'action ciblée contre les intérêts d'un État est également avérée en Méditerranée. Après la destruction des tout derniers corsaires barbaresques puis des forbans grecs au tout début de la décennie 1830, assurer la police des mers dans les eaux grecques et ottomanes relève pour partie de l'intervention navale, puisqu'il s'agit ici d'une mission de sécurisation au profit de tous et avec l'accord des États riverains. *De facto*, ces patrouilles, que

¹⁰³⁶ P. Louvier, « La marine française dans les opérations (...) », art. cité, p. 185-186.

¹⁰³⁷ *Idem*, *La puissance (...)*, p. 302-303.

¹⁰³⁸ H. de la Martinière, *La Marine française (...)*, *op. cit.*, p. 48-51.

mènent surtout les Français, les Britanniques et, dans une moindre mesure, les Austro-Russes, leur permettent de peser sur les affaires grecques et crétoises. Dans ces conditions, distinguer la banale patrouille d'une croisière d'intimidation doit tenir compte des affaires égéennes et turco-grecques. Venir en aide aux fugitifs pourchassés et menacés de mort pour leur confession ou leurs opinions, exfiltrer un ministre tunisien ayant déplu au monarque, faire pression sur un gouverneur que l'on juge proche des massacreurs relèvent et de l'intervention et de l'ingérence. Sauver des fugitifs crétois en 1867-1868, préserver de la mort des libéraux siciliens en 1849, exiger des agents du Sultan au Liban la défense des chrétiens c'est bien sûr contrarier des politiques et se mêler des affaires d'un État qui, bafoué, humilié même, en conservera la mémoire revancharde¹⁰³⁹. La porosité entre l'intervention et l'ingérence est également sensible quand l'entreprise aussi généreuse et désintéressée soit-elle, suscite la méfiance des autorités ou des populations locales, échaudées il est vrai par d'innombrables interventions aux franges de l'intervention et de l'ingérence.

Face aux incendies qui ravagent régulièrement les vieux quartiers des ports levantins, le travail des marins consiste à circonscrire l'avancée des flammes par la démolition des maisons adjoignantes, et à réduire les points mineurs¹⁰⁴⁰. Bien entraînés, disposant d'équipements et d'outils adaptés, les compagnies de débarquement, les gabiers, les canotiers déployés pour cette lutte sont dans une mission de pure action humanitaire comme peut l'être l'aide à des naufragés ou l'interception d'un négrier en haute mer. Dans le bassin occidental de la Méditerranée, la lutte anti-incendie est donc accueillie sans réserve ni suspicion. Leur intervention rencontre néanmoins dans l'empire ottoman de fortes résistances. Il faut non seulement convaincre les autorités de la nécessité d'abattre tel bâtiment vénéré — ici une mosquée, là une médersa — mais également intimider les pillers. Présent à Constantinople durant les premiers temps de la seconde crise de Syrie (1839-1840), le prince de Joinville a laissé un récit détaillé d'un incendie où l'action de ses hommes est compromise par l'opposition des habitants choqués par l'ordre donné de démolir cinq ou six maisons pour faire la part du feu. L'intervention navale prend alors le visage d'une agression contre laquelle s'oppose une colonne de soldats turcs. Une fois expliquée et admise, l'action reprend de plus belle avec l'appui des soldats turcs, ralliés par leurs officiers, et des habitants de Péra. Les gabiers et les matelots d'élite de Joinville, hissés sur les toitures, font alors merveille¹⁰⁴¹. Quand l'incendie suit des violences interconfessionnelles, l'intervention salvatrice des marins est également exposée à passer pour le prétexte à une interposition européenne. Dans les jours qui suivent l'incendie criminel qui ravage La Canée au début de 1897, les marins occidentaux présents dans le port proposent leur aide. Après avoir fait « la part du feu », il apparaissait en effet nécessaire de déblayer les matières combustibles et de « faire emporter tous les bois des devantures, fenêtres, etc. ». Le contexte insurrectionnel et l'angoisse des journées passées durant lesquels les musulmans et les chrétiens insulaires s'étaient massacrés conduisent toutefois les commandants des navires présents à agir prudemment. « J'ai pris le soin de faire venir le Maire de la ville », rapporte le CV Hennique (1844-1916) « et de lui demander de faire diriger les secours par des officiers turcs ou des

¹⁰³⁹ On aura l'immodestie d'inviter les lecteurs à consulter nos travaux sur ces questions. Les relations sino-européennes sur Hong Kong, le Tibet et les Ouïgours sont pétries de ces inévitables confusions.

¹⁰⁴⁰ J. Blot, *Campagne (...)*, *op. cit.*, p. 168-

¹⁰⁴¹ François d'Orléans, prince de Joinville, *Vieux Souvenirs (...)*, *op. cit.*, p. 65 et suivantes.

autorités civiles. nous n'avons agi que sur leurs indications et j'ai affecté de rester avec le Maire, de peur que les malveillants ou les fanatiques » — *i.e.* les turco-crétois — (...) « ne viennent à dire que les étrangers saccageaient leur ville. Tout s'est passé fort correctement et notre travail était fini avant la nuit ¹⁰⁴² ».

4. 3. Quand Neptune tonne ... et prend de mauvais coups : moyens et limites des seules actions navales

Les grandes puissances maritimes recourent très rarement à des actions armées de grande ampleur. Plus de trois décennies après la prise de Mogador en 1844, les attaques françaises contre Sfax et Gabès en 1881 puis le bombardement d'Alexandrie par les Anglais, l'année suivante, sont les grandes et les dernières entreprises armées navales occidentales avant la prise de Casablanca en 1909. Pour une part, cette retenue est dictée par des raisons externes que l'on qualifiera de « haute politique ». L'action navale sur un territoire étranger est une entreprise complexe dont l'efficacité dépend de l'attitude des autorités locales et des notables, de l'influence personnelle des consuls, enfin des moyens navals et militaires disponibles. Conscients de cette trame de contraintes, politiques et juridiques, et surtout des risques d'une complication internationale, les gouvernements préfèrent, et de loin, l'intimidation diplomatique et/ou navale dont la souplesse d'emploi comme la discrétion relative sont de grands atouts. Toute la réflexion du président de la république, Félix Faure, sur l'action de la France en Crète en 1897 est dictée par son refus d'une aventure militaire incontrôlable, sans compter l'inévitable ingérence du Parlement. Les atouts de la seule action navale ne sont certes pas toujours décisifs, comme le montrent les démonstrations britanniques devant Alexandrie en 1859 puis en 1881. Ces échecs n'ont pas toutefois remis en cause la méfiance générale pour les interventions armées directes, telles que les frappes et les débarquements, qui souffrent de limites fortes et bien connues. Limites humaines et spatiales associées paradoxalement à une puissance de feu considérable.

Si la puissance balistique des bâtiments de guerre français et britanniques permet d'écraser les ouvrages et les défenses ciblés, les moyens humains dont disposent les stationnaires et les chefs d'escadre sont insuffisants pour tenir de grands secteurs urbains et côtiers. Il s'avère également impossible d'agir en profondeur sans d'exceptionnelles circonstances politiques et diplomatiques. Bref, la Marine dispose d'un redoutable, mais bien court trident, s'il n'est pas associé à d'autres moyens militaires, européens et locaux.

4. 3. 1. La réduction des ouvrages et des batteries fortifiées en Afrique méditerranéenne : une affaire presque sans risque après 1860

Employée contre un ouvrage ou un port étrangers, l'artillerie navale remplit trois missions : pilonner les cibles désignées à des fins d'intimidation et de représailles, intimider ou frapper des groupes hostiles agissant à découvert, couvrir le déploiement comme l'évacuation d'une force de

¹⁰⁴² SHD-V-M, BB 4-1295, CV Hennique au ministre de la Marine, VA Besnard, « 4^e Rapport, » 11 février 1897.

débarquement. La puissance de feu principale d'une force navale est fournie par ses canons et, plus rarement, par les pièces à tir courbe— obusiers et mortiers — placées sur affût. L'appui-feu secondaire des bâtiments repose sur les pièces qui, armant « en guerre » les canots, voire des chalands construits pour l'occasion, appuient un débarquement. Avant le milieu du siècle, cette artillerie de l'avant ou d'assaut est constituée soit de pierriers, des pièces à culasse sans recul employées depuis le début de l'âge moderne, soit de caronades établies sur deux rails de bois, et dont le recul est contrarié en leur accrochant des gueuses¹⁰⁴³. Tout navire de guerre dispose enfin de pièces légères — parfois démontables — qui peuvent être débarquées pour apporter un appui-feu au plus près d'une colonne outre les moyens de destruction — pétards et mines — employés comme sur tous les théâtres coloniaux pour faire sauter les portes d'une ville ou désorganiser les défenseurs d'une redoute.

Comme les capitales et les principales villes commerciales des États méditerranéens sont des ports, naturellement exposés aux blocus, aux démonstrations comme aux frappes d'artillerie, des efforts de modernisation et de renforcement sont engagés pour accroître leur sécurité et leur réputation militaire, en d'autres termes leur capacité de dissuasion. Réelles au début du siècle ce que montrent les pertes anglo-hollandaises devant Alger en 1816 ou l'échec autrichien devant Larrache en 1829, les chances de contrer une attaque navale occidentale se réduisent par la suite. La maniabilité des vapeurs occidentaux s'avère un atout important comme le sont les efforts de standardisation des batteries sur les navires français et britanniques. Parallèlement, les pays sous-développés, tels que la Grèce ou la Tunisie, ont le plus grand mal à financer la modernisation de leurs défenses portuaires. Conduisant ses travaux entre 1838 et 1840, l'officier conduisant une mission cartographique pour le compte de la régence de Tunis oppose le bon état du grand bastion du fort Andalouze à l'état délabré de la redoute du village El Melanin comme au « mauvais état de la muraille du fort El Qasba ». En revanche, le fort de La Goulette, le plus exposé, paraît bien entretenu et dispose de pièces de 36 et de 24, qui sont alors capables de fracasser une frégate. Bien plus ardue, en revanche, s'avère la modernisation des forts d'Alexandrie, compromise par de nombreuses défaillances architecturales. Avant le début du bombardement de ces ouvrages, la victoire anglaise est certaine. Engagés hâtivement, sous le regard des marins européens, les travaux de renforcement sont entravés par les mises en garde des amiraux britannique et français, et par les hésitations d'un gouvernement aux abois dont les forces se sont mutinées¹⁰⁴⁴. Mal protégés, les artilleurs égyptiens subissent, le 11 juillet 1882, de lourdes pertes (au moins trois cents morts), quand l'escadre anglaise perd cinq marins et ne compte qu'une trentaine de blessés¹⁰⁴⁵. Très peu employés, les mortiers lourds de côte (20, 13 et 11 pouces) dont disposaient les Égyptiens ne jouent

¹⁰⁴³ A. Rampal, *Les stations navales ...*, *op. cit.*, p. 178.

¹⁰⁴⁴ SHD-V-M, BB 4-1397, CA Conrad au ministre de la Marine, VA Jaureguiberry, « Note sur l'État actuel des fortifications d'Alexandrie (Égypte) », 18 juin 1882 ; NA Kew, WO 32/6095, Général Clarke, « *General Description of Egyptian Works* », 7 septembre 1882.

¹⁰⁴⁵ SHD-V-M, BB4/1397, *Notes sur le travaux de défense d'Alexandrie*, 18 juin 1882 ; Sir William L. Clowes, *The Royal Navy. A History from the earliest Times to the death of Queen Victoria*, vol. VII, p. 321.

aucun rôle significatif dans le combat, tandis que la totalité des mines sous-marines sera retrouvée, inemployée, dans les magasins militaires après la prise du port¹⁰⁴⁶.

Après 1860, le blindage des escadres comme le renforcement de leur artillerie lourde donnent aux puissances navales occidentales de nouveaux moyens d'écraser sans grand risque leurs adversaires non européens. Le chargement comme l'écouvillonnage (ou nettoyage) des bouches à feu deviennent certes des opérations complexes et lentes. Sur les navires britanniques, les gros canons à culasse sont ainsi retirés au profit de pièces se chargeant — fort lentement — par la bouche. Après le bombardement d'Alexandrie en juillet 1882, les experts n'ont pas manqué de noter la lenteur relative des tirs, la faible létalité des obus tirés, les défaillances des percuteurs n'échappent pas aux marins comme aux militaires inspectant les ouvrages égyptiens¹⁰⁴⁷. Ces défaillances relatives sont toutefois corrigées par la généralisation de l'artillerie moyenne à culasse et des pièces légères à tir rapide anti-personnel. Ces canons comme ces mitrailleuses disposent en effet d'une telle cadence de tir qu'ils peuvent de leurs feux écraser des noyaux de résistance et prévenir toute contre-offensive. Lors de la prise de Sfax en 1881, outre les six pièces de 65 mm que l'escadre Conrad débarque avec le corps expéditionnaire, l'appui-feu naval est assuré par une flottille d'une vingtaine d'embarcations portant quatre canons-obusiers de 120 mm, un canon de 40 mm et treize canons-révolvers. Associés à une forte mousqueterie, les tirs des pièces légères françaises dissipent les rassemblement d'infanterie et de cavalerie adverses, brûlent les meules d'alfa couvrant les abords de la plage, bloquent enfin l'entrée de la ville. Une fois les troupes débarquées et les derniers points dangereux réduits par les feux des chalands, la flottille s'éloigne pour s'emboîser à mille mètres de la plage¹⁰⁴⁸. L'année suivante, le débarquement des marines et des matelots de l'amiral Seymour est appuyé par une division de canonnières et de torpilleurs armés de pièces légères¹⁰⁴⁹.

Toujours victorieux quand il s'agit d'artillerie, les marins occidentaux sont en revanche affaiblis par la médiocrité numérique des moyens militaires qu'ils sont en mesure de déployer, ce qui limite considérablement à terre le rayon comme la profondeur de leurs actions armées.

4. 3. 2. Une force de projection très limitée

Au premier XIXe siècle, suivant les pratiques anciennes, les compagnies de débarquement sont composées de marins choisis avec soin parmi les plus agiles et les plus résistants. Les gabiers comme les canotiers forment le fer de lance des compagnies jetées à terre. Les officiers subalternes

¹⁰⁴⁶ La défection des cadres et des instructeurs nord-américains des forces égyptiennes, qui avaient acquis une forte compétence techniques dans ce domaine, ne fait aucun doute, au vu des renseignements confiés aux Britanniques les mois précédents. NA - Kew, W0 - 33 (0939), V.H.P. Caillard (*Royal Engineers*), « Notes on Alexandria Forts », 1882, p. 9-13.

¹⁰⁴⁷ N.J.M. Campbell, « British Super Heavy Guns », *Warship*, janvier 1979, p. 66-70 ; C.S. White, « The Bombardment of Alexandria, 1882 », *Mariner's Mirror*, vol. 66, 1980, p. 31.

¹⁰⁴⁸ SHD-V-M, BB 4-1937 (ou 1936), Rapport de Monsieur le capitaine de frégate Trillot commandant les embarcations armées en vue de protéger le débarquement devant Sfax, 19 juillet 1881.

¹⁰⁴⁹ NA Kew, ADM 8-161, « *Mediterranean* », 1st July 1882, p. 14-15.

et quelques maîtres de manoeuvre assurent le commandement des marins. Quand il s'agit d'affaires plus importantes, ainsi à Mogador en 1844, des soldats de l'infanterie de ligne, des sapeurs et, bien sûr, des troupes de marine épaulent ces derniers. Toutefois, à la différence des navires de guerre britanniques, où les *Royal Marines* — infanterie et artillerie — servent aussi bien à terre avec les marins qu'à la mer, les bâtiments de l'État ne disposent pas d'une force militaire amphibie. L'infanterie de marine comme l'artillerie de marine sont en effet des forces terrestres vouées au service colonial comme à la défense des ports. Ponctuelle, leur participation amphibie dépend donc des circonstances et du degré de préparation de l'opération. L'expérience acquise en Crimée, en Asie comme dans le Pacifique amène la Marine à étoffer ses moyens militaires propres. Sous le Second empire, le combat terrestre comme le maniement des armes à feu légères sont confiés à une spécialité nouvelle, les fusiliers marins. Comme par le passé, diverses spécialités fournissent toujours des praticiens fort utiles de la guerre des côtes et des raids amphibies. Outre les fusiliers-marins, les hommes composant les compagnies de débarquement sur les côtes tunisiennes en 1881 sont des « costauds », choisis parmi les gabiers, les canotiers et les matelots du pont les plus vigoureux. Le Grand Corps se réserve enfin la direction des opérations. Passés pour certains par l'école des fusiliers-marins de Lorient ou vétérans des batailles de la campagne de France en 1870-1871, les officiers subalternes et supérieurs ont acquis une précieuse connaissance pratique du combat à terre. Résumons : la Marine dispose, dès le milieu du XIX^e siècle, d'une remarquable expérience des descentes et des raids dont l'efficacité bénéficie et de la professionnalisation de la formation et de l'emploi de matériels adaptés tels que les mitrailleuses Gattling, les pétards de mélinite, les fusils kropatchek et de puissants révolvers. Si la qualité des hommes et de leurs équipements est excellente, la faiblesse numérique de toute projection est récurrente.

Les compagnies de débarquement sont tout d'abord tributaires d'une chaîne logistique dont le centre est leur navire embossé à quelques centaines de mètres de la côte loin des hauts fonds. Malgré l'emploi des unités à vapeur puis des canots à vapeur, qui ne sont pas en outre nombreux avant la fin du siècle, le transport des hommes, la manoeuvre des chalands, le va-et-vient des baleinières mobilisent une partie des personnels, tandis que les marins sans spécialité déchargent les matériels, arriment les charges et font, sous l'égide des charpentiers et des caliers du bord, tout le pénible travail des préparatifs. Outre ces contraintes, la sécurité du navire impose de maintenir assez d'hommes à bord pour faire face à toute situation militaire ou climatique inattendue¹⁰⁵⁰. Ayant débarqué le 24 juillet 1881 dans le golfe de Gabès pour occuper temporairement le bourg de Mentzel, le CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire (1832-1889) prend conscience dans l'après-midi des difficultés posées par la survenue de la brise du large : « la plage était devenue d'un abord très difficile¹⁰⁵¹ ». L'ordre de rembarquer par échelons en commençant par les blessés fut retardé par des consignes contradictoires, avant d'être confirmé, mais trop tard. Il s'avéra en effet fort difficile de parachever la manoeuvre alors que la mer « brisait » à une centaine de mètres de la plage. On embarqua les pièces d'artillerie, mais il fallut que les hommes se déshabillassent pour « arriver aux

¹⁰⁵⁰ SHD-V-M, BB 4-685, VA Hamelin au CA Le Barbier de Tinan, 11 septembre 1853.

¹⁰⁵¹ SHD-V-M, BB 4-1937, CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire au commandant de l'escadre de la Méditerranée, 25 juillet 1881.

embarcations les plus légères » les attendant derrière les rouleaux¹⁰⁵². Une quinzaine d'années plus tard, au début de février 1897, la protection des populations européenne et chrétienne de La Canée en Crète posa des problèmes assez similaires. Réunis sur le stationnaire britannique, les commandants des navires européens déployés devant le port, décident de ne pas agir la nuit. Comment en effet prévenir les tirs isolés et maîtriser un mouvement de panique. En outre, « il ne fallait compter sur l'action des bâtiments qu'en cas de beau temps puisqu'ils doivent appareiller quand souffle le vent du large ». Dans cette situation que l'anarchie et le temps hivernal rendent incertaine, tous les officiers décident d'attendre la réquisition consulaire pour agir de concert. La reprise des combats, le jour même de la réunion, précipita l'assistance navale heureusement conduite à bon terme dans l'après-midi, mais vite interrompue par la nuit. Suivant les décisions prises, l'action proprement navale se borne à de la batellerie, tandis que les officiers et les consuls confient aux militaires ottomans la protection des lieux les plus sensibles¹⁰⁵³. Quelque soient le type de navire et l'importance de la division ou de l'escadre, les effectifs jetés à terre ne représentent jamais plus d'un tiers de l'équipage et le plus souvent un cinquième.

À ces contraintes logistiques et nautiques, s'ajoutent la dispersion des unités qui est la règle en cas de troubles, la visite régulière des ports et les entretiens avec les agents consulaires et les autorités locales étant le premier échelon d'une démonstration navale. En août 1863, le vice-amiral Smart, détaché dans les eaux grecques, avait déploré la dispersion de son escadre qui le privait de tout moyen d'action militaire : « Il est extrêmement souhaitable », devait-il alors écrire, « que les vaisseaux et les plus grosses frégates demeurent ensemble, de telle sorte que je puisse débarquer une force de *marines* suffisamment puissante si cela m'est demandé¹⁰⁵⁴ ». Indispensable, cette dispersion des unités est limitée, il est vrai, par la télégraphie sous-marine et la propulsion à vapeur qui permettent de concentrer les navires en cas d'urgence. Mais cette réunion prend toujours quelques jours. Deux décennies plus tard, le 11 juin 1882, les violences anti-européennes qui ensanglantent Alexandrie ne font l'objet d'aucune réplique armée, ce dont l'amiral Seymour s'explique six jours plus tard. Déployer contre les émeutiers les quelques centaines de marins et de *marines* dont il disposait aurait déclenché une bataille rangée avec la garnison égyptienne entraînant, en outre, le massacre généralisé des Européens. Un débarquement était-il même envisageable, alors que de nombreux officiers se trouvaient dispersés dans la ville ? Privés alors d'une partie des équipages et des officiers, les bâtiments auraient dû subir en outre les feux des batteries égyptiennes. Apparemment fort raisonnables, ces propos perdent de vue la cause première des violences — la présence menaçante des escadres depuis le mois de mai — et la médiocrité des moyens défensifs égyptiens.

L'ampleur numérique des moyens militaires jetés à terre dépend donc de l'importance du déploiement naval. Plus grand est le déploiement, plus nombreux les hommes à terre. Avant 1840,

¹⁰⁵² SHD-V-M, BB 4-1937, CV Marcq de Blond de Saint-Hilaire au commandant de l'escadre de la Méditerranée, 25 juillet 1881.

¹⁰⁵³ SHD-V-M, BB 4-1295, Commandant du *Suchet* au ministre de la Marine, VA Besnard, « 3^e rapport », 7 février 1897.

¹⁰⁵⁴ NA Kew, ADM 1-5818, Vice-amiral Smart au secrétaire de l'Amirauté, 1^{er} août 1863

un aviso peut mettre à terre une trentaine d'hommes, quand une frégate à voiles est en mesure de déployer cent hommes soit l'équivalent d'une compagnie régimentaire. Suivant le rang du vaisseau, qui détermine l'importance de l'équipage, un vaisseau peut, débarquer de 100 à 200 marins. Sous la monarchie de Juillet, le commandant d'un navire de ligne de premier rang, où servent mille marins, peut enfin mettre à terre jusqu'à trois cents hommes, mais dans des circonstances exceptionnellement favorables. Réunie, l'escadre d'évolutions dispose au milieu du siècle d'une force de débarquement maximale de deux mille hommes, soit deux régiments de ligne, dont la puissance de feu est accrue par le débarquement de vingt obusiers de montagne¹⁰⁵⁵. Ces moyens humains, qui sont mobilisés en Crimée durant le siège de Sébastopol pour servir les batteries de siège, n'augmenteront pas par la suite. Non seulement la cinquième préfecture maritime ne dispose pas de moyens militaires propres à sa disposition, mais les effectifs des personnels servant sur les unités de lignes diminuent avec la fin de la navigation à voiles et la réduction du nombre des bouches à feu des navires. Dans son enseignement à l'école supérieure de la Marine, le commandant Darrieus n'estimait guère possible de jeter plus de 2 000 hommes, soit « l'extrême maximum » de ce que l'escadre pouvait débarquer, non sans provoquer « de sérieux inconvénients au point de vue de l'organisation du combat avec les éléments au point de vue restants¹⁰⁵⁶ ». Le vrai problème que posent l'emploi à terre des compagnies de débarquement ou leur renforcement n'est en effet ni tactique ni matériel, mais logistique et stratégique.

4. 3. 3. Tout au plus tenir un petit port ou le quartier européen d'une grande ville

Confrontés au Liban en 1860 à des violences extrêmes couvrant un large territoire, les marins sont bien naturellement dans l'incapacité d'agir partout. En rassemblant deux unités de ligne à Beyrouth, la Marine dispose de quelques centaines d'hommes, mais qu'elle ne peut déployer dans les autres ports libanais où convergent les rescapés des grands massacres commis dans la Montagne. Conservant le gros de ses moyens militaires à Beyrouth, le commandement recourt alors à une combinaison de démonstrations et de mesures de prépositionnement, assez discrètes pour ne pas provoquer le pire, mais permettant de lui faire face¹⁰⁵⁷. Dans les jours qui suivent les massacres du Liban, le CV La Roncière Le Noury détache à Saïda la *Sentinelle* dont le commandant, le futur amiral Krantz, est un vétéran des combats de la mer Noire et de Crimée. Dans une ville majoritairement musulmane, où les autorités turques incertaines envisagent un raid druze, Krantz hésite à mettre à terre la trentaine de marins dont il dispose pour assurer directement la sécurité des deux mille chrétiens réfugiés dans un caravansérail. Débarquer ses hommes, expliquera-t-il le 24 juin 1860, aurait non seulement permis aux musulmans de la ville « de nous compter », mais aurait pu passer pour une provocation. Chaudement félicité pour sa décision, Krantz choisit de laisser à 80 mètres du port deux grosses embarcations dotées chacune d'une bouche à feu. Les deux canots avec

¹⁰⁵⁵ SHD-V-M, BB4-783, VA Romain-Desfossés, Inspection générale de 1859, 1^{er} janvier 1860.

¹⁰⁵⁶ Extrait du tome III du cours de tactique navale pour les stagiaires de l'ESM, cité par VA Henri Darrieus, CA Bernard Estival, *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer, op. cit.*, p. 232.

¹⁰⁵⁷ SHD-V-M, BB 4 -785, CV La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 20 juin 1860.

30 marins furent placés sous le commandement d'un enseigne de vaisseau. Ayant pourvu à l'essentiel — montrer la détermination de défendre les chrétiens s'ils étaient abandonnés—, le commandant Krantz rallie Beyrouth pour prévenir les autorités consulaires et ottomanes, puis rejoint Saïda où tout était demeuré calme¹⁰⁵⁸. Au lendemain de l'évacuation de l'armée Beaufort d'Hautpoul au milieu de l'année 1861, le VA Le Barbier de Tinan concentre ses forces dans les ports de Sour et de Saïda où les violences anti-chrétiennes n'ont jamais cessé. Parallèlement, Le Barbier de Tinan collabore sans réserve à la politique « des égards » récompensant les notables et chefs de tribu musulmans qui avaient protégé les chrétiens des violences druzes ou ottomanes¹⁰⁵⁹.

Pour des ports de grande importance – Naples, Barcelone, Smyrne, Beyrouth, Salonique – les instructions et les rapports évaluent à un millier d'hommes environ l'effectif minimal pour tenir un quartier en attendant des renforts. Appréhendant en septembre 1853 l'explosion d'une émeute anti-chrétienne à Constantinople, le VA Hamelin, commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée y fait converger deux grosses frégates à vapeur, le *Gomer* et le *Mogador*, qui doivent rallier un vaisseau embossé dans le port, le *Friedland*. Quelque 600 marins, prélevés de ces trois bâtiments, forment alors la force d'action que le CA Le Barbier de Tinan, commandant cette division, peut jeter à terre pour tenir le quartier chrétien. Au lendemain des massacres de 1860, lord Somerset, alors Premier lord de l'Amirauté, rappela qu'il était non seulement inefficace, mais dangereux de débarquer sur un seul point de la côte libanaise moins de 500 *marines*, ce qui supposait par ailleurs la concentration de sept gros bâtiments au Levant. La même année, l'amiral Le Barbier de Tinan et son homologue britannique pensaient, en combinant les forces de leurs deux escadres, pouvoir assurer l'ordre à Naples, désormais privée de toute administration, en attendant l'arrivée des forces piémontaises. Suffisants, ces moyens ne l'étaient pas, en revanche, pour faire face à une résistance acharnée dans un contexte d'anarchie et de colère. C'est à cette situation que les marins britanniques furent confrontés après le bombardement des forts et de certains quartiers d'Alexandrie le 11 juillet 1882.

Après ce pilonnage, l'amiral britannique aurait dû être en mesure de prendre rapidement le contrôle de la ville en appelant les forces d'Alison, prépositionnées à Chypre. Après avoir fait désarmer les ouvrages d'Alexandrie, Seymour prélève sur six de ses bâtiments six cents hommes, dont 450 *marines*, qu'il fait mettre à terre, le 13 juillet, sous le commandement du capitaine de vaisseau John Arbuthnot Fisher. En une journée, Alexandrie est devenue incontrôlable. La ville qui a lourdement souffert du bombardement est alors ravagée par plusieurs incendies, soit provoqués par les bombes anglaises, soit allumés par des pillards. Assurant encore solidement le maintien de l'ordre le 10 juillet, les troupes égyptiennes ont conservé durant le bombardement une certaine cohésion, mais ont quitté la ville le 12 en laissant les quartiers levantins et francs aux pillards qui rallièrent les centaines de bagnards en rupture de ban¹⁰⁶⁰. La situation générale s'avéra quasiment incontrôlable les 13 et 14 juillet. Les compagnies de débarquement, brillamment commandées par

¹⁰⁵⁸ SHD-V-M, BB 4-785, C^{mt} de la *Sentinelle* au Commandant de la Division du Levant, 24 juin 1860.

¹⁰⁵⁹ Patrick Louvier, « Une opération humanitaire ratée ? », art. cité, p. 321-322.

¹⁰⁶⁰ Iibert Robert, « Bombardement et incendie : juillet 1882. Un témoignage », *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 46, 1987, p. 157-167.

« Jackie » Fisher, doivent alors livrer d'incessantes escarmouches et progressent lentement au milieu des incendies et des décombres. Trop peu nombreux pour quadriller efficacement la ville, les marins et les *marines* sont partiellement immobilisés dans les forts côtiers et doivent également assurer la protection du khédive qui vient de mettre hors-la-loi le général Urabi. En dépit de la collaboration des *marines* américains, la situation demeure confuse les 15, 16 et 17 juillet. Se tournant vers le ministre de la Marine, l'ambassade anglaise à Paris avance la proposition d'une opération conjointe à Port-Saïd où la flotte française s'est déplacée sur ordre. Durant ces jours critiques, la collaboration française des 700 marins aguerris de l'amiral Conrad fait fâcheusement défaut, l'amiral attendant vainement à Port-Saïd l'autorisation des Chambres pour débarquer¹⁰⁶¹. Une fois maîtres de la ville le 17 juillet, les Britanniques reconnaissent ne pas pouvoir faire plus ni même être en mesure de s'opposer à une vigoureuse contre-offensive. La prudence des maraudeurs bédouins et la passivité des Urabistes offrent un répit inespéré avant que des renforts significatifs permettent de rétablir définitivement le calme et de mettre la ville en état de défense les semaines suivantes¹⁰⁶².

4. 3. 4. Aucune action navale en profondeur n'est possible sans de gros risques

Même mobilisés et prêts pour agir, la modestie des moyens militaires des marines occidentales limite l'action efficace des marins débarqués à quelques points du trait de côte — un fort, un quartier portuaire, plus rarement une ville —, d'autant plus que les conditions hydrographiques interdisent toute opération fluvio-maritime. Tandis qu'en Égypte au Soudan britannique, au Sénégal puis au Mali la pénétration militaire européenne s'appuie sur l'emploi massif de canonnières et de chalands, les pays méditerranéens sont dotés de cours d'eau généralement courts, aux régimes très variables, que ne peuvent remonter les navires de guerre. Dans ces conditions tactiques très défavorables, les bourgs « hostiles » de l'intérieur — ainsi les villages druzes en 1860 — sont hors d'atteinte d'une frappe navale. Correspondant de guerre durant la guerre de Tétouan, Frederick Hardman admet l'utilité de l'appui-feu apporté par la marine espagnole pour couvrir la progression des troupes, mais que faire de plus ou de mieux avec une poignée d'unités légères à vapeur¹⁰⁶³? Alors que faire pour marquer les esprits et prouver sa supériorité ? Abattre le bétail, brûler les champs ou ravager un verger, autant d'opérations souvent longues à mener. On peut également détruire les embarcations trouvées sur les plages. Tout cela s'avère d'un médiocre rendement. Quelques barques rifaines non pontées sont en effet de bien pauvres cibles que leurs propriétaires peuvent, par ailleurs, avoir immergées, en les lestant fermement¹⁰⁶⁴. Ces procédés de flibustiers ne sont pas en outre sans risque.

¹⁰⁶¹ NA Kew, ADM 116-34, Commandant Rice (AN britannique) à Lord Lyons (Ambassade à Paris), 18 juillet 1882. Copie du *Foreign Office* à Amirauté.

¹⁰⁶² NA Kew, WO 30-40 (*Ardagh papers*), Major Ardagh « The Land defences of Alexandria, 1st August 1882.

¹⁰⁶³ F. Hardman, *The Spanish (...), op. cit.*, p. 61.

¹⁰⁶⁴ Hydrographic Office, USN, *The Navigation of the coasts and Islands of the Mediterranean Sea*, Part I, Washington, Government Printing Office, 1872, p. 244.

Si les montagnards grecs et crétois s'interdisent généralement de tirer « pour tuer » sur des forces européennes, leurs pairs rifains et khroumirs n'ont pas la même délicatesse et sont en mesure, en quelques heures, de mobiliser plusieurs milliers de combattants. Connaissant de longue date ces parages, l'amiral Napier, croisant dans la zone du cap des Trois Fourches, s'abstient en 1848 de toute action directe, alors même que cet officier très audacieux avait lancé une belle série de raids sur les côtes syro-libanaises en 1840 contre les Égyptiens¹⁰⁶⁵. Ayant appris l'extrême rapidité de la mobilisation militaire des villageois berbères, les militaires français en Afrique déconseillent également de mener dans le Rif toute action terrestre dont on devine qu'elle ponctionnera une partie de l'armée d'Algérie. Quand la colère ou l'audace l'emportent sur l'expérience, la leçon est brutale. En octobre 1851, un vapeur britannique, HMS *Janus*, le stationnaire de Gibraltar, opère un débarquement sur les côtes du Rif suite à la capture d'un navire marchand anglais. Si le commandant du croiseur détruit quelques embarcations, la descente est un échec. Débordée par l'assaut des montagnards, la compagnie de débarquement compte bientôt neuf blessés, dont le commandant du *Janus*. Leur rembarquement s'opère en outre sous le feu ennemi¹⁰⁶⁶. Le même déboire survient en 1855 quand une descente menée par un navire prussien est immédiatement arrêtée par une horde de combattants rifains. Sans leurs camarades canonniers, les marins eussent été submergés. La même prudence enveloppe des opérations tactiquement moins difficiles. Un quart de siècle plus tard, les combattants tunisiens qui s'échappent de Sfax, de Gabès et de Mentzel ne sont pas poursuivis par les marins débarqués. Il s'agit d'éviter les embarras du retour des poursuivants, et surtout des blessés, sous une chaleur accablante. Cette contrainte, que seule la projection de cavalerie et le débarquement de mulets pouvaient corriger, est bien naturellement sans conséquence en Tunisie où l'Armée d'Afrique a déployé sa cavalerie. L'année suivante, le coup de force anglais contre les forts d'Alexandrie ne bénéficie pas de cet appui. Si les *marines* et les marins parviennent à prendre le contrôle d'Alexandrie après huit jours de combats, les forces arabistes (ou urabistes) se replient en bon ordre, quittent la ville et demeurent hors d'atteinte avant l'engagement de forces d'infanterie et de cavalerie importantes venues des îles Britanniques et de l'Inde.

Comme il est à la fois impossible et sans bénéfice de répliquer à chaque attaque criminelle comme à chaque pillage, les marines des puissances se bornent à une forme de surveillance distante. Sur les côtes rifaines, les paquebots de l'État et les stationnaires font le même travail, entretiennent un dialogue régulier avec les autorités à Gibraltar comme à Melilla, et surveillent les mouvements des embarcations suspectes. En juin 1855, un paquebot de la ligne Oran-Tanger-Cadix prend ainsi en remorque un garde-côte du préside de Melilla dont l'équipage, métissé et couvert de hardes, présentait l'aspect même de forbans rifains¹⁰⁶⁷.

¹⁰⁶⁵ NA, WO 1 491, Foreign Office au colonial Office, 6 novembre 1848, *ibidem*, Général Gardiner, gouverneur de Gibraltar, au *Colonial Department*, 20 février 1849.

¹⁰⁶⁶ NA, WO 494, Général Gardiner, gouverneur de Gibraltar, à Lord Grey, 21 octobre 1851; SHD-V-M, BB 3-663, Consul de France, Gibraltar, à ministre de la Marine, Justin de Chasseloup-Laubat, 24 octobre 1851.

¹⁰⁶⁷ SHD-V-M, BB 3 692, Consulat de France, Gibraltar, au ministre de la Marine, Amiral Hamelin, 6 juin 1855.

4. 4. Agir de concert : l'inévitable partenariat militaro-naval

Contraintes de ne pouvoir s'éloigner des côtes, disposant de quelques centaines, et le plus souvent de quelques dizaines d'hommes, les forces navales sont généralement incapables de mener seules leurs missions élémentaires de maintien de l'ordre et de protection des populations les plus menacées. L'alternative à cette impuissance se trouve dans la coopération militaire — nationale ou locale — et dans l'aide des autres forces navales.

4. 4. 1. S'appuyer sur les contingents de l'armée : un moyen efficace mais une coopération lente à bâtir

Outre-Mer comme en Méditerranée, toute opération amphibie d'une certaine importance — Mogador et Tanger en 1844, le Pirée en 1854, Sfax et Gabès en 1881 — mobilise les personnels de l'Armée et de la Marine. Au milieu de l'année 1882, les préparatifs franco-britanniques en vue de prendre le contrôle des forts d'Alexandrie et du port égyptien supposent l'engagement de contingents français. Interrogeant l'amiral Peyron (1823-1892), chef d'état-major général de la Marine, l'attaché naval britannique signale l'embarquement de 300 soldats sur le transport *Sarthe* ce qui devait permettre, le 17 juin 1882, de jeter 1 100 hommes marins et soldats auxquels s'ajouteraient 2 000 marsouins, prêts à embarquer sur les navires de l'escadre. La flotte des transports de l'État pouvait enfin prendre 15 000 soldats en moins d'une semaine pour les emmener dans les eaux égyptiennes¹⁰⁶⁸. Un mois plus tard, alors que l'hypothèse d'une participation française à l'occupation d'Alexandrie est encore envisageable, l'ambassade britannique à Paris parle de 16 000 soldats français, prêts à embarquer de Tunis d'Alger¹⁰⁶⁹. Parallèlement, les états-majors britanniques à Londres comme en Inde se préparent à déployer des corps expéditionnaires¹⁰⁷⁰. Mais ces renforts supposent des conditions diplomatiques et politiques exceptionnelles et ne peuvent surtout se faire sans préparatifs. Il faut non seulement réunir les navires dans les ports militaires ou mixtes métropolitains et algériens, mais aussi embarquer les *impedimenta* des soldats et des vivres supplémentaires. Quelques journées d'entraînement sont enfin nécessaires pour préparer solidement les troupes avant de les conduire au feu¹⁰⁷¹. La crise doit être donc assez longue pour permettre la mobilisation des moyens militaires et leur transfert, avant que la tension n'atteigne son acmé.

¹⁰⁶⁸ NA Kew, ADM 116-33, Amirauté à Foreign Office, copie de la lettre du CV E. Rice à lord Lyons, 17 juin 1882.

¹⁰⁶⁹ NA-Kew, ADM 116-34, Colonel G. Villiers (AM britannique-Paris) à Lord Lyons, 18 juillet 1882. Copie à Amirauté.

¹⁰⁷⁰ J. F. Maurice, *Military History of the Campaign of 1882 in Egypt*, Londres, 1887, p. 10-11 ; NA Kew, WO 33-41 (0945), *Precis of Proceedings of a Confidential Mobilization Committee*, p. 5 ; IOR/L/Mil/5/695, Sous-secrétaire d'État, War Office au sous-secrétaire d'État, *India Office*, 8 juillet 1882 ; C.L. Seymour, « The Bombardment of Alexandria : a note », *British Historical Review*, vol. LXXXVII, 1972, p. 790-794.

¹⁰⁷¹ LV Charasse, *Campagne du Maroc (...)*, *op. cit.*, p. 12.

4. 4. 2. Faire fond sur les forces égyptiennes et turques : un choix lucide

Les rapports consulaires et navals n'ont jamais dissimulé les défaillances des forces militaires des États méditerranéens lors des troubles confessionnels et des mouvements nationaux agitant leurs provinces et leurs capitales. Dans l'empire ottoman, en Égypte, en Tunisie comme au Maroc, les soldats réguliers, les policiers comme les gendarmes ou les miliciens sont presque tous des musulmans. S'ils ne sont pas commandés par un chef respecté, bien décidé à ne pas céder aux passions, le risque est grand de les voir prendre le parti de leurs coreligionnaires, surtout si ces derniers sont minoritaires ou si la rumeur d'une énième ingérence européenne se profile. Le général de brigade ottoman qui tient Saint-Jean-d'Acre en octobre 1860, signale le commandant du *Redoutable*, ne dispose que de 300 miliciens et de trois compagnies d'infanterie de ligne, mais « plus ou moins atteinte(s) de la contagion qui a fait tant de progrès dans l'esprit des descendants » du prophète ». C'est moins, par ailleurs, la violence directe que l'on appréhende qu'une forme de complicité criminelle, soit en désarmant des Maronites en 1860, soit en refusant de s'interposer au profit des minoritaires. Que des chefs et des gouverneurs, hésitants ou partiaux, ont failli à leurs missions n'a pas échappé aux marins comme à leurs contemporains. Le CV La Roncière de Noury parvenu le 13 mai à Beyrouth au commencement des massacres du Liban, hésite à stigmatiser les autorités de Saïda où 300 chrétiens ont été massacrés. Si les troupes ont fait défaut pour « maintenir l'ordre », la partialité pro-druze du gouverneur lui semble en revanche incontestable. Le 24 juin, 1860, les autorités musulmanes de Saïda, où se sont réfugiés 2 000 Maronites, semblent ne pas vouloir opposer leurs forces – 320 soldats réguliers et cinquante policiers – contre une colonne druze. Mais cette réalité d'un État massacreur puis génocidaire est ponctuelle et ne résume pas l'action de police ou de maintien de l'ordre des forces ottomanes. Loin s'en faut, le même pouvant être dit et des forces tunisiennes avant 1881 et des soldats égyptiens avant 1882. Le sachant fort bien, et faute de mieux, les agents français et britanniques, consuls et marins, ont donc fait largement, et souvent, appel à ces soldats non-européens dont l'interposition, combattante ou non, s'avère au pire préservatrice et, au mieux, préventive. Le recours aux autorités locales présente en outre des avantages politiques et militaires incontestables. Sur le plan diplomatique, la répression des troubles par l'État souverain relève de ses prérogatives légitimes et de ses obligations internationales. Appelé par les notables de la communauté européenne à débarquer les marins de la *Zénobie*, la frégate-amiral de la station du Levant, le CV La Roncière le Noury oppose une fin de non-recevoir que renforce, le 23 juin 1860, l'arrivée d'un vaisseau turc avec 2 600 soldats à son bord. Préventive ou répressive, l'interposition des soldats arabes ou tuques peut être engagée *in situ*, dans un court délai, alors que toute opération militaire et/ou navale suppose des précautions et des préparatifs particuliers tels que la reconnaissance des lieux et des embarcadères, la connaissance précise des villes et des rues. L'appel aux forces militaires turques, égyptiennes ou tunisiennes est enfin fondé sur une estimation confiante de leur tenue et de leur loyauté.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, la robustesse comme la discipline des troupes régulières ottomanes sont estimées par des marins français qui, durant la guerre de Crimée, ont transporté des milliers d'entre eux de la mer Égée à la mer Noire. S'il évoque, en septembre 1860, la thèse d'un effondrement brutal de la Porte, le CV La Roncière de Noury n'est guère convaincu

par ce risque tant la loyauté et la discipline du fantassin turc et son attachement filial au Sultan lui semblent aussi vives que par le passé. Lors d'une émeute, ces soldats entretiennent avec les populations majoritaires, musulmanes dans l'Empire Ottoman, chrétiennes en Grèce, des solidarités confessionnelles ou des complicités linguistiques qui leur permettent de gérer des tensions extrêmes. En Crète, les Turcs d'Anatolie sont musulmans comme les insulaires que l'on nomme les turco-crétois. Ils encaissent enfin mieux que des forces européennes des débordements exceptionnels. Si l'apathie voire la complicité de certaines troupes au Liban comme en Syrie au printemps puis à l'été 1860 sont évidentes, la tenue comme la loyauté des troupes spécialement détachées avant la venue de Fuad Pacha et par la suite n'ont suscité aucune inquiétude sérieuse. Mal et très irrégulièrement payés, ce qui peut les inciter au pillage lors des émeutes, les soldats turcs sont, en effet, estimés à leur juste valeur par les marins qui les ayant côtoyés en mer Noire comme en Crimée, les ont appréciés pour leur endurance et leur discipline. À plusieurs reprises, ces mêmes qualités sont reconnues au soldat égyptien. Quatre décennies plus tard, la réputation du soldat turc demeure assez forte pour le croire capable de s'interposer entre ses coreligionnaires et les *dhimmis*. Les rapports navals disent à l'envi la « bonne tenue » des troupes ottomanes dans la guerre religieuse et civile qui déchire la Crète à la fin du siècle. Alors que les chrétiens et les musulmans de La Canée et des environs s'entretuent au début du mois de février 1897, les troupes turques, solidement commandées, s'interposent courageusement en s'abstenant de tirer. Au terme d'une heure de tirs divers, leur tuant et leur blessant beaucoup de monde, la consigne est levée, « ce dont ils n'ont pas abusé », admire le CV Hennique. Alors que la situation se dégrade, cette bonne tenue encourage le même officier à faire fond sur les Ottomans.

4. 4. 3. L'action collégiale : le concert (naval) des nations en Méditerranée : des procédures bien rodées à la fin du siècle

Tout au long de l'ère moderne, la coopération navale avait été envisagée pour donner à la diplomatie d'influence et de puissance plus d'efficacité matérielle et tactique. La coopération anglo-hollandaise contre les corsaires salétins montre son utilité en 1669-1670. Un demi-siècle auparavant, l'idée d'un front commun anglo-hispano-hollandais contre les déprédations marocaines avait été défendue par le roi de Grande-Bretagne, Jacques I^{er}. La préférence donnée aux négociations bilatérales, les divergences confessionnelles et diplomatiques avaient ordinairement réduit à peu de choses ces brèves collaborations¹⁰⁷². À l'exception d'une poignée d'ordres militaires catholiques, mais de plus en plus soumis aux États, la diplomatie navale devient une affaire exclusivement nationale.

Les grandes coalitions qui ponctuent la lutte contre la France révolutionnaire et impériale introduisent durablement des enjeux transnationaux et supra-étatiques au cœur des relations internationales. Loin de les refuser, le congrès de Vienne offre une tribune inédite aux Lumières philanthropiques comme aux causes animées par un christianisme d'ingérence assez hétérodoxe. En

¹⁰⁷² William Laird Clowes, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present*, vol. II, 1898, p. 49-52 ; 437-439 ; Christian Windler, « De l'idée de croisade à l'acceptation d'un droit spécifique. La diplomatie espagnole et les régences du Maghreb au XVII^e siècle », *Revue Historique*, n° 612, Octobre-Décembre 1999, p. 747-788.

définissant des objectifs humanitaires communs — la libération des captifs en Afrique du Nord, la fin de la traite maritime européenne, la destruction de toute piraterie — les diplomates comme les sociétés et réseaux philanthropiques réfléchissent également aux moyens d'appliquer ces mesures. Plusieurs voix, compétentes ou non, s'élèvent pour proposer la formation d'une force internationale, seule autorisée à mener ces combats communs. La nécessité d'une action concertée émerge au début des années 1820 au Levant où la guerre d'indépendance hellénique fait planer le risque de massacres indistincts soit de musulmans soit de chrétiens et dynamise la course. Si la restauration de l'ordre de Malte s'avère une chimère, la construction d'une force internationale est avancée en Europe et particulièrement en France par d'anciens membres de la Religion¹⁰⁷³. Evoquant le projet de sir Sidney Smith, partisan d'une action commune, un ancien commandeur de l'ordre de Saint-Jean propose avant Navarin et constituer « un corps militaire placé comme intermédiaire entre toutes les puissances protectrices de la nation grecque et le gouvernement barbare qui le menace d'une prochaine destruction ». Tenu — avec raison — pour un esprit dérangé et doté d'une vanité hors du commun, Smith se fait toutefois entendre en France des cercles monarchistes où son projet de sainte alliance anti-barbaresque répond à leurs idéaux¹⁰⁷⁴.

La division rapide des grandes puissances sur les objets de leur ingérence militaire et navale en Europe, mais également outre-Atlantique condamne vite tout projet d'une force internationale. Demeurent toutefois et durablement des habitudes de partenariat logistique et tactique, dont l'objet est explicitement partagé par le concert européen. Après la frappe de 1816 contre Alger menée par les forces anglo-hollandaises, Français et Britanniques détachent une force commune le long des côtes nord-africaines pour imposer la fin officielle de la course et la libération des captifs. Les deux marines coopèrent également au Levant où la concentration des forces anglo-franco-russes dans les eaux grecques répond à des objectifs complexes et pour une part fort égoïstes. Il n'en demeure pas moins que les actions collégiales deviennent assez communes en Amérique du Sud, pour y défendre les intérêts des communautés européennes expatriées, mais également en Espagne où les Franco-Britanniques soutiennent la cause libérale. Les procédures de ce partenariat humanitaire se rodent dans les années 1830-1840. Le croisement des archives montre la fréquence de l'exfiltration de réfugiés ou l'intimidation des autorités accusées de liquider leurs opposants. En janvier 1836, le commandant de l'*Églé*, François-Théodore Béchameil (1810-1886), reçoit à bord de son bâtiment vingt-cinq carlistes, alors prisonniers politiques à Tarragone, dont le gouverneur de la ville appréhende qu'ils ne soient lynchés. La frégate anglaise *Tyne* recevant alors l'ordre de rallier Barcelone, Béchameil accepte en outre de recevoir les cinquante-trois réfugiés couverts par le pavillon anglais¹⁰⁷⁵. Cette assistance ponctuelle, que l'on revoit dans les eaux siciliennes en 1848-1849, précède une coopération plus vaste au début de la décennie 1860.

¹⁰⁷³ Louis de Boisgelin de Kerdu, *Malte ancienne et Moderne*, Paris 1809, t. III, p. 322 ; M. Le Basclé d'Argentueil, *Quelques idées sur une association chrétienne pour la délivrance de la Grèce, et la destruction de la piraterie*, Paris, 1828,

¹⁰⁷⁴ Brian Tunstall, *Flights of Naval genius*, Londres, 1930, p. 211.

¹⁰⁷⁵ SHD, Marine, 27 GG2 (papiers du capitaine de vaisseau François-Théodore Béchameil), *Témoignage de satisfaction à Monsieur Béchameil, capitaine de corvette, commandant l'Églé à Tarragone*, 27 janvier 1836.

Après la fuite du roi et de la reine des Deux-Siciles, les amiraux Le Barbier de Tinan et Mundy prévoient, dans la nuit du 6 au 7 septembre 1860, de placer Naples sous la protection de compagnies de débarquement, une mesure que rend inutile l'arrivée des Garibaldiens. La même année, les massacres de Syrie et du Liban (mai-juin 1860) entraînent une forme de mandat que reçoit la France, à la fin du mois de juillet. L'Europe autorise l'Empereur à déployer pour six mois puis douze un corps expéditionnaire de 6 000 hommes. Mais, *de facto*, les Britanniques et les Français, épaulés par les croiseurs des puissances maritimes européennes, coordonnent un travail de surveillance et d'interposition indirecte. Le commandant de la station du Levant signale ainsi, le 23 juin, l'intervention de deux croiseurs anglais, HMS *Gannet* et *Mohawk*, au sud de Beyrouth qui prennent à leur bord les survivants des massacres de Deir el-Kamar et les fugitifs, soit quelques 1 200 personnes¹⁰⁷⁶. Le mandat militaire confié à la France ne compromet pas l'esprit de ce tandem aguerri. Outre le soutien logistique des flottes européennes, le commandement de cette armée peut compter sur la neutralité de l'amiral Martin. Hostile à la venue de troupes françaises, le commandant du *Malta Squadron* avoue la nécessité d'un déploiement militaire pour contraindre les Turcs à conduire de larges représailles¹⁰⁷⁷. En dépit des divergences croissantes qui opposent les diplomaties française et britannique dans la question druze, la *Royal Navy* met ainsi à la disposition de l'armée d'Hautpoul les chalands et les canots qui manquent à Beyrouth dans les premiers temps de l'expédition. Le rappel du corps expéditionnaire consolide ce premier partenariat naval. Craignant une explosion de violences musulmanes, les deux gouvernements préparent conjointement, durant le printemps puis l'été 1861, un fort déploiement naval. Les chefs d'escadre sont autorisés à prendre immédiatement sous leur protection la communauté chrétienne des ports du Liban soit en jetant des compagnies de débarquement soit en embarquant les réfugiés¹⁰⁷⁸. Les mêmes habitudes de coopération politico-humanitaire jouent durant la crise d'Orient de 1875-1877 pour faire pression sur un gouverneur, pour combattre un incendie ou porter le courrier. La présence de fortes divisions austro-hongroises tant à Smyrne qu'à Salonique permet également de faire fond sur la marine des Habsbourg, ainsi durant l'incendie de Smyrne en octobre 1875. Si le rapprochement germano-autrichien entrave puis met vite fin à la participation de la Marine Royale et Impériale durant la crise crétoise de 1897-1898, les circonstances diplomatiques permettent alors à la France de trouver au sein des divisions italienne et russe l'appui matériel et humain nécessaire à la défense de ses protégés¹⁰⁷⁹. À plusieurs reprises, dans les moments les plus angoissants des massacres du Liban puis de Damas, alors que des milliers de chrétiens convergent vers les côtes et les ports du Liban, les croiseurs britanniques épaulent ceux de la France leur apportant l'appui matériel et humain nécessaire à la défense de ses protégés¹⁰⁸⁰.

¹⁰⁷⁶ SHD-V-M, BB 4-785, CV de La Roncière Le Noury au ministre de la Marine, VA Hamelin, 23 juin 1860.

¹⁰⁷⁷ NA Kew, ADM 1/5733, Vice-amiral Martin à lord Clarence Paget, 8 août 1860.

¹⁰⁷⁸ N.A., ADM 121/83, Amirauté au vice-amiral Martin, 18 février 1861 ; *ibid.*, *Foreign Office* à l'Amirauté, 24 avril 1861.

¹⁰⁷⁹ SHD-V-M, BB 4-955, Commandant du *Château-Renault* au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 15 octobre 1875.

¹⁰⁸⁰ SHD-V-M, BB 4-955, Commandant du *Château-Renault* au ministre de la Marine, CA Montaignac de Chauvance, 15 octobre 1875.

Conclusion de la quatrième partie

Parce qu'elle est une zone de rivalités économiques et politiques d'importance, où les marines de guerre prennent une place stratégique et médiatique croissante, la Méditerranée mobilise l'attention de ceux qui, ponctuellement ou non, sont chargés de collecter des données techniques, tactiques et politiques. Tout discret et polyphonique qu'il soit, le renseignement naval suit l'activité des foyers d'innovation, s'intéresse aux questions énergétiques, jauge, assez exactement, les progrès comme les entraves des adversaires les moins improbables de la France et de ses éventuels alliés. En ce sens, ce travail, dominé tardivement par les attachés navals à Rome comme à Vienne, participe bien à la construction de ces savoirs sur les pays voisins et les zones d'influence de la France. De cette collecte de données, mais surtout de leur fréquentation des ports et rives méditerranéennes, les marins tirent, en outre, une moisson d'images, d'anecdotes, de faits qui renouvellent, nuancent ou aggravent les traits de leurs confrères anglais, italiens, « autrichiens » et turcs. Au-delà des images banales et des ethnotypes, se dessine, en creux, un modèle du marin de l'État, méritant et zélé, patriote et fin navigateur, dont la réussite dépend des conditions historiques, mais surtout, d'une politique navale généreuse et donc d'un grand État.

Malgré le raidissement du contre-espionnage avec la Triplice, l'acquisition du renseignement naval ne perd pas complètement ces habitudes d'échanges et de cordialité que l'on pourrait qualifier de libérales et dont les années 1830-1870 voient l'apogée. Pour une partie, la France et sa Marine ont rendu trop de services aux Britanniques, aux Piémontais, aux Turcs pour que cette ardoise soit effacée par le massacre des Maronites en 1860, la bataille de Mentana, le 3 novembre 1867, ou les affaires d'Égypte de 1882. Les chefs de la Marine et des Affaires étrangères n'ignorent pas, en outre, les bénéfices politiques d'une certaine générosité, tant que la réciprocité et la cordialité sont respectées. Un temps dépendantes des avancées britanniques, les élites navales et gouvernementales savent l'intérêt, à moyen et à long terme, d'une circulation ouverte des données dans un âge d'industrialisation rapide et de diffusion des savoirs techniques de pointe. Dans un espace aussi multilatéral que l'aire maritime méditerranéenne, la France a donc, par choix et par expérience, privilégié l'assistance technique, l'accueil des stagiaires, l'envoi de missions, ainsi en Grèce, ainsi en Bulgarie. Les bénéfices de cette ouverture ne sont pas niables à la fin du siècle et permettent, en Grèce comme en Bulgarie d'obtenir des contrats d'importance et de disposer de réseaux amicaux au sein de l'appareil d'État. L'alliance franco-russe n'est pas également sans donner aux maisons françaises une position de premier plan en tirant profit des handicaps industriels russes. Ces atouts butent toutefois devant le dynamisme des chantiers privés européens, particulièrement allemands et italiens, les firmes françaises perdant au tournant du siècle d'importants contrats dans les Balkans alors que la course aux armements lourds s'accélère. Les marchés espagnol et turc enfin échappent totalement à la France au bénéfice des Britanniques, hégémoniques enfin en

Grâce à la veille de la Grande Guerre. Dans une certaine mesure, le déclin naval relatif de la Royale et l'extraordinaire capacité manufacturière et nautique anglaise expliquent ce recul.

Ce sont ces mêmes principes qui animent la diplomatie d'influence, que prépare et couvre le cérémonial maritime, l'ampleur ou la durée des escales entraînant ici et là des nuances. La crédibilité de cette diplomatie d'influence, qui est également le maître mot de l'action des ambassadeurs et des consuls, est de reposer sur une véritable capacité d'action dont l'apogée se situe entre 1856 et 1885 quand les moyens navals de frapper les côtes des pays peu industrialisés atteignent leur apogée. Ainsi l'attaque des ports tunisiens en 1881 est-elle, au sens propre, une simple descente de police. Plus attentifs que les thuriféraires de l'action navale « pure », les marins n'ignorent pas que le trident de la France est une arme redoutable, mais courte. Les moyens de projection à terre sont médiocres, la sécurité des compagnies débarquées réduite au-delà d'un court périmètre. Pas de chevaux, peu d'hommes et toujours, ainsi sur les côtes rifaines, le risque d'une submersion ou de voir filer les adversaires hors d'atteinte. Cette impuissance, que les moyens aériens et balistiques devaient réduire au second XX^e siècle, n'a pas été toutefois complète. La France disposait de très importants moyens de projection en Algérie comme dans le Midi, fort utiles au Liban en 1860 puis en Tunisie en 1881. Toulon est une grande base militaire et navale, bien équipée pour des opérations amphibies. La France enfin dispose de partenaires éprouvés. Si les marins britanniques, très aguerris, ont les mêmes soucis que leurs pairs français, ce que démontrent l'occupation d'Alexandrie en juillet 1882, les forces de maintien de l'ordre égyptiennes et turques sont, quand les circonstances sont favorables, les meilleurs garants de la protection des biens et des personnes placées, de droit ou de fait, sous les plis du drapeau tricolore. Épaulant les consuls, les marins de la France s'en tiennent alors à définir les priorités, à encourager les autorités, à grogner enfin s'il le faut.

Conclusion générale

Une grande partie de l'histoire contemporaine de la présence et de la puissance de la France en Méditerranée s'est écrite en dehors de ce bassin. Les forces navales déployées dans cette mer illustrent ce décentrement partiel. Non seulement la majorité des cadres et des marins ne sont pas originaires du Midi et ne s'y établissent pas, mais Paris, les manufactures métropolitaines comme les quatre ports de guerre ponantais constituent autant de pôles d'innovation, de gestion matérielle et de décision avec lesquels Toulon et ses annexes provençales et nord-africaines entretiennent une coopération constante. Au-delà des eaux européennes, l'histoire de la Marine s'écrit sous d'autres cieux et dans d'autres eaux. Non seulement Toulon participe aux entreprises impériales, mais son engagement dans les entreprises indochinoises et chinoises est renforcé par la mise en place de la route militaire et logistique de Suez, ouverte après la guerre de Crimée, avant que le percement du canal de Suez ne permette une noria d'hommes, de convalescents et de matériels. Si les produits ultra-marins sont rares, voire anecdotiques, dans les équipements et les vivres, l'expérience des croisières lointaines est un trait banal de la carrière de centaines d'officiers et de sous-officiers. Dans ces conditions, l'histoire de la Royale n'est jamais strictement régionale, ce qu'elle n'a jamais été. L'emploi des forces navales enfin n'envisage jamais la Méditerranée comme un théâtre fermé ou isolé, mais comme une marche, où la France joue son destin de grande puissance et son destin tout court face à des adversaires aussi coriaces et admirés que le sont les Britanniques. Si les Italo-Autrichiens forment un tandem bien méditerranéen, la rapide montée en puissance de la flotte allemande après 1900 oblige, en revanche, les états-majors à intégrer l'existence de deux fronts maritimes dans l'hypothèse d'une lutte solitaire de la France contre la Triplice. Sur le plan purement naval, l'alliance franco-russe est enfin largement déterminée par la politique nord-européenne, centre-asiatique et pacifique de la Russie impériale. Ce qui se passe dans ces eaux lointaines de la Méditerranée que sont la Baltique, le Pacifique Nord et l'océan Indien n'est donc pas sans conséquence dans les plans comme les projections du commandement.

Mais avant 1914, et bien après, la Méditerranée ne cesse de tenir le premier rang dans le quotidien, la mémoire et le destin de la Marine. Depuis ses origines, la Royale en Méditerranée s'inscrit sur un territoire originel, la Provence maritime, qui lui fournit une bonne partie de ses cadres et de ses personnels, mais également de ses ressources matérielles et de ses vivres. Cette liaison s'atténue au XIX^e siècle sous les effets combinés des guerres de la révolution et de l'Empire et de l'industrialisation. Si, passée la Révolution, la fraction des officiers navigants méridionaux est désormais réduite au sein du haut commandement, la part méditerranéenne des personnels reste sensible dans certains corps, ainsi les médecins. Elle reste majeure sur les petites unités déployées en Afrique du Nord, comme au Levant. C'est en Méditerranée, que les gouvernements successifs concentrent leurs meilleures unités dans une escadre pérenne. La présence et l'influence navales sont en outre assurées par une foultitude de stations locales, de croisières, de commandement semi-autonomes dont la prestigieuse station du Levant. Parfois brocardée pour son indolence supposée— ainsi les croisières estivales de l'escadre de Toulon de la Belle Époque —. cette fréquentation

nautique insère la Marine dans une histoire maritime de la Méditerranée et, plus particulièrement, dans une histoire de la « Méditerranée française ». Les dizaines de croiseurs, qui patrouillent d'une île des Cyclades à l'autre, la surveillance estivale des pêches nord-africaines, la rotation des transports et des paquebots postaux de l'Algérie à la métropole, les missions postales et logistiques irrégulières banalisent le spectacle des navires de guerre français. Une fois l'ancre jetée, pour une poignée d'heures ou de jours, les marins et leurs officiers arpentent les ports secondaires et majeurs, en ramènent, qui un bibelot, qui un chancre vénérien, qui des fraises, du mastic ou du vin doux. De cette fréquentation, qui déborde parfois le court périmètre des ports et des rades foraines, les médecins de marine, les commissaires, les officiers navigants constituent également des images tout à la fois familières et renouvelées de territoires connus. Images familières car ces hommes retrouvent dans le quotidien de leurs croisières ce que leurs anciens avaient enregistré : les traits saisonniers des maladies respiratoires, la fréquence des zones paludéennes, dont la géographie est bien connue, la dureté des croisières automnales et printanières au nord de la mer Égée, les dangers du mistral pour toute batellerie. Tout ce bagage de savoirs et de lieux communs est renforcé et renouvelé par le retour des marins au Levant après 1815 et surtout par les croisières du milieu du siècle, des centaines d'officiers et de sous-officiers étant amenés entre 1853 et 1856 à naviguer dans les eaux des Détroits et de la mer Noire. Les croisières en temps de paix, avec leurs banales missions postales, logistiques et diplomatiques, sont également propices à renouveler les savoirs nautiques et culturels. Non seulement l'occidentalisation des villes, la mondialisation des échanges et les flux migratoires font assez vite évoluer l'aspect des ports, mais l'océanographie, la vulcanologie, l'archéologie enfin révèlent des merveilles qui, insoupçonnées en 1830, se dévoilent au cours du siècle. À certains égards, les marins ont été les témoins privilégiés et les acteurs de l'invention et du réenchantement de la Méditerranée maritime. Ourlée de cimetières marins et de cénotaphes, cette aire est également le reliquaire de gloires passées, largement oubliées, mais surtout récentes. En dépit d'isolements délicats— la Syrie en 1840 ; Fachoda en 1898 —, la Royale ne subit pas de revers militaire entre 1815 et 1914 et connaît des succès notables, souvent obscurs, il est vrai. Après Navarin (1827), la Royale engrange les succès logistiques (Rome en 1849, la Crimée en 1854-1855, l'Italie en 1859) et tactiques, ceux-ci toujours moindres et fort discrets comparés aux prouesses militaires. Mais l'espoir de prendre la première place dans une prochaine guerre demeure. Que la Méditerranée occidentale soit appelée à devenir, comme les frontières orientales de l'Hexagone, un grand champ de bataille est une forte hypothèse entre 1840 et la Grande Guerre. D'où cette rêverie d'une revanche navale en 1840 au profit du khédive, et cette impatience d'en découdre avec les Italiens, si manifeste dans les années 1880. Un tel duel, sans présenter la menace mortelle d'un duel franco-britannique, n'offre-t-il pas l'occasion de briser l'allié du Reich allemand ? À ces utopies belliqueuses, qu'enrichissent les romans de guerre-fiction, s'oppose le dur réel. Ainsi l'infériorité globale devant la Grande-Bretagne maritime et industrialisée en 1840 ; ainsi l'impossibilité de l'emporter en 1898, faute d'un allié crédible et dans un environnement diplomatique et régional contraire, et faute surtout d'une ligne doctrinale sûre et nette. Mais parler d'échec serait bien excessif. Durant les affaires internationales de moyenne intensité — la Crète en 1866 comme en 1897 — l'ingérence navale, politique ou politico-

humanitaire, s'exerce avec des moyens éprouvés, et non sans efficacité. Si les ressources amphibies sont restreintes, le partenariat navalo-consulaire, l'aide des forces militaires ottomanes, la coopération des forces navales associées peuvent donner à la Marine toute sa place au service d'une force largement retenue.

Cette séculaire présence de la Méditerranée dans la vie ordinaire comme dans les plans, les interventions et les décisions de la Royale s'inscrit dans un nouvel âge de compétitions et d'échanges techniques dominées par l'industrialisation des forces et de leurs structures. S'appuyant sur les centres portuaires d'innovation que sont La Seyne-sur-Mer, La Ciotat, Marseille enfin, où convergent les « mécaniques », les savoirs et les ingénieurs britanniques, Toulon s'adapte, au milieu du siècle, à la motorisation, puis à la métallisation des unités, avant que les aciers militaires, la chimie des poudres, l'électricité sous-marine n'imposent leurs contraintes dans le dernier tiers du siècle. Moindre à Toulon à la fin du siècle, cette activité manufacturière, s'appuyant sur les chantiers navals spécialisés et les grandes firmes d'armement, est une façade de l'excellence technique et militaire de la France et sert sa diplomatie d'influence. Cette position se paie au prix fort. Des budgets considérables sont exposés aux critiques des doctrines alternatives dont la Jeune Ecole. Des échecs supposés ou réels, sont médiatisés tels les « échantillons » de la fin du siècle. Il y a enfin un coût humain enfin. Aux dangers sanitaires anciens, lents à disparaître tant la force des hommes demeure mobilisée pour les corvées, d'importance ou non, les première et seconde industrialisations apportent sur ces ateliers flottants que sont les cuirassés, les croiseurs et les sous-marins les maladies professionnelles des ateliers chimiques et métallurgiques. Les empoisonnements saturniens menacent les calfats et les mécaniciens tandis que les corps secs et musculeux des chauffeurs, exposés au refroidissement, impressionnent les médecins. De moins en moins meurtrière certes, la profession de marin de l'État n'en est pas moins soumise à de terribles coups du sort — l'explosion d'une chaudière ou de la Sainte Barbe, dont la gestion, médiatique, politique et médicale, est lourde d'enjeux. Parallèlement, les hiérarchies anciennes sont moins anéanties que recomposées par l'industrialisation, et suivent des logiques de reconversion qui ne sont pas propres à la Marine. Ces mues socio-professionnelles échappent, en partie, au commandement, craignant surtout la perte du sens marin et de la « vieille » marine des gabiers et des pilotes. Ce sont également en ces termes d'accumulation ou de combinaison que l'on peut suivre l'histoire matérielle des forces navales. Durant plusieurs décennies, la superposition et l'hybridation des systèmes ancien et moderne, — bois et métal ; moteur thermique et voiles, vivres frais et salés et conserves métalliques — se déroulent sans embarras majeur. Le passage d'un âge énergétique à un autre s'appuie sur d'anciens circuits d'approvisionnement — locaux, régionaux, nationaux, européens — où se sont progressivement insérés les usines marseillaises et parisiennes, les usines agro-alimentaires de l'Ouest, les foyers charbonniers méridionaux.

L'histoire des forces navales en Méditerranée n'est donc pas le récit d'un isolat socio-militaire que ses missions, sa singularité technique, ses traditions enfin placeraient à l'écart des populations et des territoires régionaux. Par les vivres qu'elle consomme, l'eau qu'elle emploie et le vin qu'elle achète, par les charbons qu'elle brûle et les missions qu'elle mène, par les informations

qu'elle cherche à Fiume, comme à La Spezia, la Marine de guerre s'insère dans un espace d'échanges proprement méditerranéen, mais pas exclusivement. D'une extrémité à l'autre de la Méditerranée, la Royale est admise comme un acteur régulier et majeur des affaires internationales et des tensions locales, un privilège qu'elle partage avec la *Royal Navy*. Certains cantons maritimes — le sud et le nord de l'Adriatique, les Détroits, la mer Noire — sont visités ponctuellement, mais d'autres — les eaux tunisiennes avant 1881, les Cyclades, les eaux sud-italiennes avant 1860 — sont d'authentiques boulevards de l'influence maritime française. Cette présence régionale est pour une part affaire de raison, mais surtout affaire de mémoire et de vocation. Mémoire des luttes passées, dont tant de lieux portent la trace funéraire. Vocation à la grandeur enfin. En contemplant ses fastes militaires, ses luttes mythifiées contre les Barbaresques, la Royale se considère en effet bien chez elle en Méditerranée occidentale, mais également au Levant et entend ne plus jamais perdre le premier rang sur des eaux qu'elle tient pour siennes depuis la fondation de la Marine de guerre au XVII^e siècle. Si l'objectif, défini entre 1835 et 1840 avec la fondation de l'escadre, est bien atteint entre 1860 et 1880, les luttes doctrinales de la fin du siècle affaiblissent le crédit d'une force de dissuasion inadaptée aux nouvelles contraintes géopolitiques. La guerre de raids, qui est le dogme de la stratégie maritime contre les puissances continentales, atteint ses limites devant l'Italie et s'avère improbable face aux bases britanniques. L'affaiblissement de la *Regia Marina* après 1895, contrainte, en outre, de se tourner vers l'Adriatique, l'anéantissement des forces navales russes en 1905, le rapprochement franco-britannique simplifient le schéma stratégique, défini désormais contre la seule Triplice. Au début des années 1910, un effort budgétaire et politique renouvelé remet sur pied une doctrine d'hégémonie crédible dont on attend qu'elle assure la sécurité des liaisons militaires algéro-métropolitaines, mais également la destruction rapide des marines adverses. Espoirs d'une guerre courte que le premier conflit mondial, ici comme presque partout, devait déchirer en quelques semaines décevantes et humiliantes, ramenant la Royale à ces épuisantes missions de surveillance et de transport qui avaient été son triste monopole un demi-siècle auparavant. Si la Royale est bien chez elle en Méditerranée, elle n'y est pas seule et n'en est jamais maîtresse.

Alors, hier, comme aujourd'hui.

SOURCES ARCHIVISTIQUES ET IMPRIMÉES

A. SOURCES ARCHIVISTIQUES

Si la défunte monarque du Royaume-Uni, la reine Elizabeth II a pour coutume, dit-on, d'opposer un « *Never Explain, never complain* » à toute tribulation ou doléance publique, cet apophtegme royal (à dire vrai plus édouardien, que victorien) ne peut satisfaire les lecteurs de ce type d'ouvrage. Il faut, en effet, rendre compte de ses sources, expliquer ses omissions, justifier ses choix.

Le gros de notre travail de dépouillement des affaires navales s'est fait sur les sites du SHD de Vincennes, siège des archives centrales de la Marine et de la Guerre, et de Toulon, où les archives de la cinquième préfecture maritime et les fonds relatifs aux forces navales en Méditerranée ont été déposés, outre d'importantes ressources médicales. Comme nous n'avions pas l'intention de réaliser une monographie ou l'étude détaillée d'une division sur un temps bref, nous n'avons pas cherché à exploiter les fonds les plus techniques déposés à Châtelleraut, ainsi la série 2 I 7 des plans et canons et de navires de la Direction des Constructions Navales. Les ouvrages spécialisés, les archives des commandements et les sources imprimées ont ici servi à mobiliser les indispensables savoirs techniques. Les navalistes tiqueront en remarquant l'omission des fonds déposés dans les ports de guerre du Ponant. Pour être complète, l'étude historique des forces navales françaises doit théoriquement, en effet, prendre en considération les archives conservées dans les cinq ports de guerre métropolitains qui existaient au XIX^e siècle : Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort (aujourd'hui fermé) et Toulon. Les archives navales ayant conservé la trace des carrières navales, mais également les papiers privés se trouvent donc rarement dans un seul port. Une fois débarqué, le chirurgien confiait son journal au conseil de santé local, qui le conservait *in situ*. Que les Normands et les Bretons me le pardonnent, mais Brest, Lorient, ou Cherbourg n'est pas, pour un Montpelliérain d'adoption, aussi aisé à atteindre que Toulon, voire Vincennes. Le choix de retenir Vincennes et Toulon n'est pas exclusivement logistique ou climatologique. L'ampleur des fonds sanitaires, opérationnels et logistiques déposés à Toulon permet de suivre dans le détail la vie matérielle et administrative de la base et l'évolution de ses fonctions. Pour tout ce qui relève de l'escadre et des grandes divisions entre 1880 et 1914, les fonds opérationnels déposés aux archives navales de la base sont, en outre, considérables. Considérant l'exploitation des archives diplomatiques et des sources étrangères, indispensables à l'intelligence des missions et des ordres, nous avons été aussi amené à choisir. Si les archives étrangères, surtout italiennes, austro-hongroises ou russes peuvent donner une vue complète des missions de la Marine et surtout de sa réputation, l'usage régulier des archives anglaises a cherché à compenser une collecte internationale, matériellement impossible. Par l'ampleur de ses intérêts et de ses réseaux d'information, la *Navy* suit en effet d'assez près ce que font les Français, les principaux rivaux et partenaires des Britanniques. Les fonds CAB, ADM et même WO sont ici de précieux gisements pour un état des lieux. Menée à La Courneuve et, plus rarement, à Nantes, la consultation des fonds

consulaires français n'est pas exhaustive. Les archives des agences établies en Autriche-Hongrie, dans l'empire ottoman, comme en Espagne ont été négligées au profit des données provenant des agences établies dans les possessions coloniales britanniques, en Italie et dans les ports russes de la mer Noire. Là encore, nous avons opté pour la concentration des feux. Représentant donc une fraction des matériaux disponibles pour une histoire navale de la France en Méditerranée, mais que nous pensons étoffée et représentative, les archives navales, militaires et diplomatiques que nous avons consultées, croisées et employées pour ce travail, présentent des traits singuliers. En précisant toujours leurs caractères, l'exposé des fonds consultés ne donnera pas systématiquement le détail des articles consultés, quand ceux-ci dépassent la dizaine.

I. ARCHIVES NAVALES

1. Service historique de la Défense. Site de Vincennes

1.1. Fonds ministériels

BB 3

« Correspondance à l'arrivée- Lettres reçues »

Le fonds BB 3 permet de reconnaître les partenaires réguliers ou occasionnels du ministère de la Marine et des Colonies et d'appréhender les champs des coopérations interministérielles en Méditerranée. La sécurité des ports et l'éclairage des côtes sont ainsi des dossiers que la rue Royale traite avec les experts du ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics. Le transport des troupes en Corse, en Algérie et sur les théâtres Outre-Mer forme le gros du partenariat entre la Guerre et la Marine. Le transport des scientifiques et des produits de leurs fouilles ou de leurs travaux suscite quelques échanges entre la rue Royale et le ministère de l'Instruction Publique. Sans surprise, les Affaires Étrangères, dont les agences consulaires et les postes diplomatiques forment une trame très dense le long des côtes méditerranéennes, sont le premier partenaire du ministère de la Marine et des Colonies.

Trois questions dominent le vaste champ de ce partenariat diplomatico-naval : le transfert d'informations nautiques et politiques ; les questions postales et logistiques et sanitaires et les affaires proprement politiques. L'organisation des visites officielles, la mise en oeuvre d'une démonstration navale, les affaires de cérémonial maritime sont autant de sujets qui reviennent dans le fonds BB 3. Si l'on ne se laisse pas abuser par certaines formules convenues sur « le bon effet moral » des croisières navales, ce fonds est également une source précieuse pour suivre les attentes diplomatiques sur l'outil naval et ses missions. Les annotations manuscrites portées sur ces lettres et la suite donnée aux demandes permettent de suivre ce dialogue interministériel. Une lecture plus élargie éclaire certains aspects matériels et culturels des mondes méditerranéens qui, sans être

propres à ces territoires, sont assez présents et récurrents pour que l'on puisse parler de traits identitaires. On pense ainsi à la fréquence des incendies dans les Balkans, contre lesquels sont souvent engagés les marins, comme à la permanence du brigandage dans les eaux brunes.

De la pièce 782 à la pièce 881, il s'agit de registres annuels classés par mois. Les informations militaires, diplomatiques, les services divers, les fortunes de mer forment le gros des rapports. On peut ici parler d'une poussière de micro-événements. Leur repérage est facilité par l'existence d'un répertoire analytique. Pour les articles 867-928, un descriptif très précis est également consultable en salle des catalogues

BB 4 « Campagnes »

Le fonds BB 4 forme le cœur de toute étude historique de la marine française au XIX^e siècle. Comme l'indique la désignation de cette sous-série, la consultation des archives BB 4 permet tout d'abord de suivre au plus près les croisières de l'escadre de la Méditerranée, des divisions, des stations comme les mouvements et les missions des bâtiments isolés. Les archives des campagnes menées en temps de guerre ont bien sûr trouvé en BB 4 leur dépôt naturel. Ordinairement, les correspondances sont regroupées par commandement et chronologiquement. Ainsi les documents produits et reçus par la station du Levant entre 1840 et 1842 se trouvent dans trois articles : « BB 4-600 (Stations du Levant, des côtes de Syrie et d'Égypte, station de Tunisie Escadre du Levant (1840) », « BB 4-608, Station du Levant (1841) », enfin « BB 4-611: Station du Levant, (1842) ». Aucune étude sur la diplomatie navale, les opérations de guerre ou les sorties de crise ne peut donc se faire sans s'appuyer sur cette sous-série dont la description sommaire est donnée par les catalogues du SHD¹⁰⁸¹.

Le fonds BB 4 comporte également des rapports politiques, techniques et tactiques sur les marines comme sur les défenses littorales étrangères, européennes ou non. Rassemblées entre les articles 1401-1430¹⁰⁸², ces données sont fournies par les commandants des croiseurs, les agents consulaires, les agents de renseignement du ministère de la Guerre et leurs informateurs. Pour certaines forces secondaires, telles les flottilles roumaine et bulgare, sur lesquelles les informations collectées par les attachés navals sont longtemps de seconde main, les rapports versés dans les archives BB 4 forment une ressource de première valeur. Cette sous-série s'avère donc l'indispensable auxiliaire des fonds plus spécialisés, tels BB 7 ou 9 JJ. En outre, la consultation de BB 4 est indispensable pour suivre les lignes de force comme les hésitations de la doctrine française des années 1880-1890 face au Royaume-Uni comme aux puissances navales émergentes : l'Italie, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Les compte-rendus de grandes manœuvres, les notes et les études tactiques et techniques, les échanges épistolaires entre Paris et la préfecture maritime de

¹⁰⁸¹ Pour la période 1860-1921 on se reportera ainsi au répertoire numérique établi par Annie Molton en 1998 et numérisé en 1999.

¹⁰⁸² Un répertoire anonyme, disponible en salle de lecture, permet de repérer les pièces. Il est impossible de dater précisément ce vénérable document qui semble, au regard du papier et de la typographie, avoir été réalisé il y a plus d'un demi-siècle. À notre connaissance, cet instrument de travail n'a pas été numérisé.

Toulon permettent ainsi de suivre les aléas de la guerre de côtes à l'âge des torpilleurs, des « popovkas » et des mines sous-marines électriques.

Enfin, BB 4 s'avère enfin un gisement intéressant pour une histoire des États et des sociétés méditerranéens. Les remarques rédigées « en passant » par les commandants des stations et leurs subordonnés ou leurs commentaires sur les autorités et les populations ottomanes, sur les notables marocains, les officiers italiens, les forces navales britanniques, les congrégations religieuses du Levant permettent de dessiner une carte mentale individuelle et collective du monde méditerranéen et conforme aux stéréotypes du temps, et présentant également des traits corporatistes singuliers.

Si nous avons consulté plusieurs cartons portant sur la période 1800-1840 (ainsi BB 4-6 et BB 4-397) afin de reconstituer les missions des stations avant la seconde crise de Syrie, le dépouillement des fonds portant sur l'escadre, la station du Levant et le stationnaire de Constantinople a été quasi systématique pour la période 1840-1913. Nous avons également consulté de manière exhaustive les cartons portant sur les marines étrangères.

BB 5

« Archives du bureau des mouvements relatives aux listes, à l'entraînement, à l'armement et à la propulsion des bâtiments »

Un seul article a été consulté :

136 : « Minutes des notes et états actuels. Notes sur les armements (1850-1860) »

BB 7

Marines étrangères

Très hétéroclites avant 1860, quand le renseignement naval est une entreprise ponctuelle que l'on distingue mal encore d'un simple travail de statistique et de compilation, les données sur les marines étrangères se font plus abondantes et homogènes dans les deux décennies qui suivent la fin du Second empire. Ce processus répond à la généralisation de postes d'attachés militaires et navals dans les capitales européennes comme à la création d'un authentique service de renseignement naval (1^{ère} section de l'EMG).

La sous série BB 7, qui est le pendant naval du fonds militaire 7 N, est largement consacrée aux marines de guerre européennes et non-européennes comme aux administrations navales étrangères. De manière plus large, les pièces de ce fonds abordent tout ce qui touche, de près ou de loin, la puissance navale d'un pays : ses chantiers privés, ses ressources charbonnières, son état politique, etc.. D'origines très diverses avant la seconde moitié du XIX^e siècle, les pièces rassemblées dans le dernier tiers du siècle émanent essentiellement des attachés navals et militaires, des chefs de mission comme des services parisiens de la Marine et de l'Armée. La consultation de

cette sous-série permet donc de suivre d'assez près les évolutions des marines des grandes puissances en Méditerranée et des puissances secondaires (Grèce, Turquie) sur lesquelles les informations sont importantes grâce aux amitiés nouées avec les marins de ces puissances. Dans une large mesure, les dimensions techniques, tactiques, stratégiques des tensions franco-italiennes et franco-britanniques et des systèmes d'alliance peuvent être suivies dans ce fonds.

La sous-série BB 7 offre également de précieuses données sur la marine nationale, dont les perceptions étrangères sont exposées dans l'article BB 7-155 (« Dossier France » 1901-1912 env.), mais également sur le commerce français en Méditerranée et la station du Levant (par ex. BB 7-2), sur la diplomatie navale enfin. La correspondance entre le VA Gueydon et le VA Rigault de Genouilly sur les affaires italiennes en 1867 fait ainsi tout l'intérêt du carton BB 7-40. Les affaires de protocole sont documentées en BB 7-157 (« Marines Comparées »).

Une vue plus complète du renseignement impose toutefois le recours aux fonds tactiques (BB 4), administratifs (BB 8) et à toute une littérature grise (CC 1).

BB 8

« Dépôt des Archives, Conseils, Cabinet des ministres, Commissions »

BB 8 est une sous-série hétéroclite qui donne à voir la gestion parisienne des affaires navales. Les questions envisagées sont diverses et d'une très inégale importance. Les deuils, la visite des arsenaux (*Cf.* BB 8-1431, « Ports établissements », 1887), le protocole, les inventions loufoques, les promotions, les brûlots anglophobes voisinent avec la surveillance consulaire de La Spezia ou la venue d'ambassades marocaines. Aux pièces manuscrites, enregistrées ou confidentielles, s'ajoutent les brochures et les textes des commissions et des comités nationaux et internationaux. Certains dossiers techniques intéressent de près la vie quotidienne des arsenaux.

L'intérêt de la sous-série est assez marqué pour les deux dernières décennies du siècle. La répression de l'espionnage comme la surveillance des trafics d'armes en Tunisie sont assez largement documentées , ainsi en BB 8-757. Il en va de même du travail de renseignement naval et militaire. Deux pochettes déposées en BB 8-764 portent sur le travail des attachés navals à Londres dont les tâches routinières sont ici bien illustrées, complétant ce que l'on peut voir en BB 7. L'article 1671 (« Directions, présidence, parlements, 1898 ») est également riche en données mineures intéressant le travail de renseignement. Cette sous-série est enfin une ressource importante pour les questions doctrinales à la fin du siècle. On pense ainsi à l'article 2469 :« Escadres Rapports d'inspection et propositions (1892-1895) ». La crise de Fachoda et ses effets sur les ports de guerre métropolitains sont bien documentés en 2424-5 « État comparatif des forces navales ; travaux du Conseil Supérieur de la Marine Fachoda ». Le caractère hétéroclite, pour ne pas dire fourre-tout, de la sous-série nous encourage ici à détailler les cartons consultés.

737 : Affaires diverses (îles à sucre, infanterie de Marine). Préséances (1838-1840)

738 : Lettres reçues par le ministre (VA de Rosamel) en 1837 (I, II, III)

739 : *Idem* (1838)

740 : *Idem* (1838)

- 741 : Lettres reçues et minutes. Lettres envoyées par l'amiral Duperré (1839)
- 742 : Correspondance du ministre. (1840). Pièces classées par mois. Lettres de recommandation, envoi de livres, la vie quotidienne et le travail du ministre de la Marine. Un fonds utile pour suivre les réseaux, les amitiés et les clientèles.
- 743 : *Idem* (1841)¹⁰⁸³.
- 744 : *Idem* (1842)¹⁰⁸⁴.
- 748 : Table des matières de la correspondance du ministre (1831-1840).
- 749 : Cabinet. Correspondance du 1^{er} bureau. Circulaires, rapports à l'Empereur, Lettres envoyées et reçues. Comptabilité générale. État des places fortes en Crimée¹⁰⁸⁵. Pacifique.
- 750 : Correspondance du Premier Bureau du Cabinet avec le MAE et les ministères (1862-1881)¹⁰⁸⁶.
- 752 : Ministère de la Guerre (1873-1880).
- 754 : (1877-1881) Personnels¹⁰⁸⁷.
- 756 : Correspondance du Premier Bureau du Cabinet¹⁰⁸⁸.
- 757 : Ministère des Affaires étrangères(1877-1880)¹⁰⁸⁹.
- 758 : Correspondance du Premier Bureau du Cabinet (1873-1880) : Finances et Autorités diplomatiques¹⁰⁹⁰.
- 762 : Services administratifs, préfecture de Cherbourg, Présidence de la République.
- 764 : Attachés navals¹⁰⁹¹.
- 770 : Attachés Navals et Préfets Maritimes¹⁰⁹².
- 1004-1 : Revue d'inspection générale, escadre d'évolutions (1876-1878).
- 1405 : Fonctionnement de la commission d'étude pour la défense du Littoral.
- 1623 : Cabinet du ministre, Minutes, Ministre des Affaires étrangères (1886). Visites des arsenaux français par des étrangers, documents et règlements protocolaires, sélection des attachés navals.
- 1631 : Ports – Etablissements (1887). Visite des arsenaux, autorisations.
- 1668 : Cabinet du Ministre EM Correspondance au départ (1897).
- 1669-1670 : Divisions navales.
- 1671 : Directions, présidences, parlement (1898).

¹⁰⁸³ Ensemble divers (recommandations, plaintes, doléances, secours d'urgence) et quelques textes manuscrits portant sur la crise de 1840.

¹⁰⁸⁴ Le carton rassemble les pièces (« Lettres reçues ») réunies dans des chemises mensuelles. Mêmes traits.

¹⁰⁸⁵ Rien, à dire vrai, dans ce carton sur les places fortes en Crimée.

¹⁰⁸⁶ Les pièces sont réunies en pochettes thématiques : « Escadres - divisions navales » (1873-1881) ; « Corps diplomatique » (1879-1881) ; « Particuliers inventeurs », (1861-1882) », « Services administratifs », « Cabinet de l'Empereur. Présidence de la République. Députés et Sénateurs » (1862-1881). Le partenariat entre la rue Royale et le Quai d'Orsay est illustré par deux dossiers (1879-1880) portant sur l'École Française d'Athènes et la Tunisie.

¹⁰⁸⁷ Promotions, retraites, avancements et décorations.

¹⁰⁸⁸ Des pièces réunies thématiquement dans des pochettes classées annuellement entre 1873 et 1876). Trois thèmes dominant : les recherches d'État civil, les décorations accordées à des étrangers et les demandes de visite des arsenaux et des établissements de la Marine transmises par les ambassades et le Quai d'Orsay.

¹⁰⁸⁹ Communication des actes de naissance de marins et de soldats de l'infanterie de marine originaires des départements occupés. Documents officiels étrangers. Autorisation de visite des arsenaux. Trafic d'armes en Amérique du Sud via Madrid.

¹⁰⁹⁰ Une correspondance intéressante entre l'ambassade de Vienne et la Marine sur la torpille Whitehead (1875).

¹⁰⁹¹ Deux pochettes : « Londres » et « Légion d'Honneur ». Pour Londres, une source intéressante sur la routine d'un AN (ici le commandant Véron) au début de la III^e République.

¹⁰⁹² Honneurs, incidents, affaires courantes, contentieux, transports de mousses

- 1672 : Ministres. Corps diplomatiques (1898).
 1674 : Divisions et stations navales (1899).
 1776 : Dossiers personnels (1892-1896).
 1787-1787 bis : « Particuliers » (1852-1871; Troisième République).
 1799 : Souscriptions. Catastrophes diverses¹⁰⁹³.
 1811 : Commission de défense du Littoral.
 1903 : Rapport sur la Marine russe (1898), affaire de Fachoda, mesures prises et à prendre (1898-1899) ; besoins militaires dans les ports de guerre nationaux ; rapports sur les marines étrangères (Royaume-Uni, Italie, Allemagne (1901).
 2424-2 : Conseil supérieur de la Marine (1890-1896) : questionnaires, réponses des membres du CSM, documents techniques.
 2424-5 : Affaire de Fachoda (ministre, réponses des officiers généraux, réunion du CSM).
 2469 : Escadres Rapports d'inspection et propositions (1892-1893 ; 1895).

Série CC Personnel

« Archives de la direction du personnel (1789-1929) »

Cette série se décompose en six-sous-séries dont trois — CC 1 , CC 2 et CC 7 — ont été exploitées pour ce travail.

La sous-série CC 1 a été utilisée pour peser les savoirs linguistiques des officiers. Le fonds CC 2 comporte des rapports médicaux (956 et 958) d'une grande valeur sur la marine du Second empire. Portant sur la guerre de Crimée et la guerre d'Italie, ces deux articles, auxquels nous avons largement recouru, complètent les admirables séries des antennes portuaires. Rassemblant les dossiers personnels, le fonds CC 7 précise ce que les dictionnaires biographiques anciens et récents apportent¹⁰⁹⁴ . Repéré tardivement, le fonds CC 5 sur les pêches et les stations navales, ne paraît pas avoir reçu beaucoup de pièces sur les pêches méridionales et algériennes, le gros des rapports et des documents portant sur les ports et les eaux du Ponant. On gardera à l'esprit toutefois leur existence pour une (éventuelle) histoire des relations entre la Marine et les pêcheurs en Algérie (CC 5-384) comme sur l'action de la Marine sur les côtes méridionales métropolitaines (*cf.* CC 5-389-391).

CC 1 : Officiers militaires Journaux de campagnes, états de service, campagnes et conflits.

CC 2 : Administration des officiers civils et des corps assimilés. Officiers civils et corps assimilés

Un fonds utile pour compléter ce que les archives sanitaires déposées au SHD-Toulon peuvent donner à voir. La consultation des pièces en CC 2-956-958 s'est avérée très utile pour la

¹⁰⁹³ Une dizaine de chemises dans ce carton portent sur diverses calamités et catastrophes publiques en France, dans son Empire, à l'étranger. Deux chemises portent sur le monde méditerranéen (tremblement de terre d'Ischia, 1883 ; explosion d'une poudrière à Toulon, (1899).

¹⁰⁹⁴ Outre les états de service, les dossiers personnels comportent quelques pièces variées portant sur la scolarité, la carrière (lettres de recommandation), les engagements civiques, confessionnels, philanthropiques de l'officier.

période allant de la guerre de Crimée à la campagne d'Italie. Ce fonds dispose également de matériaux abondants pour une histoire des aumôniers de marine. Notre consultation n'a pas dépassé les limites du sondage. Ce corps attend encore celle ou celui qui en fera l'histoire.

CC 7 : Collection des dossiers personnels

9 JJ

« Service hydrographique et océanographique de la Marine »

Constitué en 1720, le dépôt des cartes et plans de la Marine est un organisme administrativement autonome, presque toujours rattaché directement au cabinet du ministre de la Marine. Le service, constitué d'experts, issus de l'École polytechnique, est lui-même divisé en sept sections. Dans ce fonds en très bon état, les comptes-rendus « rapports verbaux » des réunions et les avis du comité consultatif sont rassemblés chronologiquement dans des volumes ou des cahiers déposés dans des cartons. Les procès verbaux des réunions permettent de suivre les questions intéressant le Service et le cheminement des dossiers et des travaux réalisés. Ont été consultés quatre articles : 19, 27, 28 et 29, soit l'ensemble des rapports verbaux entre 1851 et 1914. Cette source, assez peu citée, donne des matériaux de première valeur pour l'étude de la guerre en mer Noire, mais également des questions proches de l'hydrographie : la signalisation, le pilotage, la télégraphie sous-marine. La consultation des *Annales Hydrographiques* complète celle de ce fonds.

1. 2. Fonds privés et manuscrits de la Marine

1. 2. 1. Fonds Privés (Sous-série GG 2)

Ce sont dans les archives spécialisées — le dépôt central du Service Historique de la Défense à Vincennes et les antennes des cinq ports —, que gisent les ressources les plus abondantes et les mieux cataloguées. Pour des raisons complexes qui tiennent aux habitudes professionnelles des officiers de marine, aux traditions familiales comme aux politiques passées de collecte des archives navales, les fonds privés déposés à Vincennes comme dans les ports de guerre ont été presque toujours produits par des officiers subalternes, supérieurs et généraux. On se reportera pour une étude systématique des sources privées déposées à Vincennes à deux ouvrages de référence : Frédérique Lauro, Alexandre Sheldon-Duplaix (sous la direction de Pascal Geneste), *État général des fonds privés de la Marine (2 t.)*, Marine Nationale, Service Historique, 2002 et EV Eric Micaëlii (sous la direction de Jean-Philippe Dumas et de Pascal Geneste), *Amiral Cavellier de Cuverville. Répertoire numérique détaillé des fonds 190 GG 2*, Marine nationale, Service Historique, 2001. Outre ces deux ouvrages, le SHD met à la disposition des lecteurs des répertoires numériques détaillant certains fonds et donnant d'utiles pistes bibliographique. (Amiral Baudin en 1 GG 2).

1 GG² : Papiers de l'amiral Charles Baudin¹⁰⁹⁵

6 : Correspondance et instructions concernant l'escadre de la Méditerranée et son rôle lors de l'insurrection napolitaine en mai 1848 ; affaire de Tunis.

7 : Escadre de la Méditerranée, médiation sicilienne (1848-1849).

16 : Instructions.

18 : Presse internationale, notes relatives à la capitulation sicilienne, récit de campagne (Palerme), avis-affiches ; instructions ministérielles, rapports et ordres ; quelques lettres manuscrites et privées de Parker, correspondance de la légation française à Naples.

4 GG 2 Papiers du VA Marie-Charles-Aldebert Le Barbier de Tinan (1803-1876)**17 GG 2¹⁰⁹⁶ : Vice-amiral Camille de La Roncière Le Noury (1813-1881)**

1 : (1845-1859) Diverses missions et commandements (Levant, Crimée Baltique).

3-4 et 5 : CEM ministère de la Marine et des colonies (Chasseloup-Laubat).

6 : Commandant en chef de la division cuirassée à Cherbourg (1865-1867) ; tracé de chemin de fer Brest-Cherbourg ; Mexique ; décorations ; escadre d'évolutions (1873-1875) ; député-sénateur de l'Eure (1870-1877) ; rade de Pola (le Vienne, 1867).

19 GG² : VA Théodore-François Page

1 : Dossiers et sous-dossiers.

7 : Opérations en mer de Chine. Coopération franco-britannique (1860).

27 GG² : Capitaine de vaisseau François-Théodore Béchameil (1795-1867)**28 GG² : Papiers de l'amiral Letourneur-Hugon (1783-1849)****35 GG² : Papiers de l'amiral Pierre-Roch Jurien de la Gravière (1772-1849)**

14 : Pierre-Roch Jurien de la Gravière. Préfet Maritime du 5^e arrondissement maritime (1835-1838).

53 GG² Amiral Penaud

1. Amérique du Sud. Guerre de Crimée.

¹⁰⁹⁵ On se reportera au document imprimé suivant disponible à Vincennes : Service Historique de la Marine, Aspirant Mathieu Laugier, sous la direction de Catherine Vich, *Répertoire numérique détaillé du fonds 1 GG² Amiral Charles Baudin, 1784-1854*, Vincennes, Pavillon de la reine, 2002.

¹⁰⁹⁶ On se reportera au répertoire numérique détaillé, déposé à Vincennes, que précèdent une biographie et une bibliographie.

57 GG² Journal du matelot fourrier Eugène Riant (1837- ?)

Un seul manuscrit, d'intéressantes allusions à sa correspondance familiale, hélas non retrouvée. Un des rares documents manuscrits émanant du Gaillard d'Avant.

107 GG² : Papiers de l'amiral Abel-Nicolas Bergasse Dupetit-Thouars (1832-1890)

- 1 : Guerre de Crimée.
- 2 : Escadre d'évolutions (1861-1863).
- 3 : Aviso à vapeur l'*Ajaccio* (1864).

115 GG² : Papiers du CV Alexandre Dauriac (1771-1855)

154 GG² : Henri Adrien Rieunier (1833-1918)

- 1 : Correspondance sur les affaires indo-chinoises-guerre de Crimée. Correspondance familiale

177 GG² : Fonds privé des anciens établissements Sautter-Harle¹⁰⁹⁷

- 5/2 : Visite des officiers de marine français et étrangers, élèves des grandes écoles et d'écoles militaires, personnalités politiques, industriels, ingénieurs (s.d. 1889-1932).
- 16/1 : Phares construits par les établissements Sautter-Harlé s. d. 1889-1959.
- 17/6 : Phares des côtes de Grèce : liste (1870).
- 40/7 : Demandes de renseignements des constructeurs : correspondance, devis, notices (s. d., 1908-1911).
- 48/1 : Gouvernement grec (s.d., 1906-1915).
- 51/2 : Marine russe (s. d., 1889-1914).
- 52 /1 : Turquie (s. d., 1904-1912).

¹⁰⁹⁷ Très riche, ce fonds qui pourrait être la matière de plusieurs projets de recherche, présente pour notre travail, plusieurs intérêts. Il permet de suivre l'influence internationale de cette firme très réputée, son travail (difficile) de prospection, d'implantation et de maintien sur des marchés aussi difficiles que les marchés balkanique et ottoman. Pour une prospection de ce fonds couvrant les décennies 1870-1950, on se reportera au répertoire établi récemment et disponible sur la Toile :

Vincent Berne et Catherine Vich, *Répertoire numérique détaillé, Sous-série GG 2 177 GG 2 « Fonds Privé des anciens établissements Sautter-Harle »*, Vincennes, 2007-2014.

190 GG 2 : Papiers du VA Jules-Armand Cavellier de Cuverville (1834-1912)

1. 2. 2. Manuscrits (Fonds MS)

À l'instar du fonds MS toulonnais, le fonds des manuscrits de la Marine constitué à Vincennes est une ressource précieuse pour sonder les imaginaires (albums de croisières), les impressions (correspondances) et pour dénicher des pièces documentaires privées, tels les travaux d'érudits et des historiens-amateurs. C'est un des rares fonds où les écrits personnels des officiers-mariniers (ainsi en MS 359, ici non cité) et ceux, plus rares encore, des marins ont été conservés.

- 146 : « Campagne de la mer Noire (1853-1856)¹⁰⁹⁸. Journal historique et particulier du Comte E. Bouët-Willaumez, CEM 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 ».
- 148 : « La frégate *La fleur-de-Lys* de 46 canons commandée par Mr Lalande, CA. Journal du commandant commencé le 3 novembre 1827 ».
- 156 : « Campagne du *Marengo*. Album photographique en escadre d'évolutions de la Méditerranée (septembre 1883-Août 1884) ».
- 163 : « Mission d'officier interprète en Espagne 1908-1909. Ségovie. Essai historique et archéologique ». LV Jean de Laborde¹⁰⁹⁹.
- 205 : Correspondance adressée par Théogène-François Page à ses parents et à sa soeur (1822-1850).
- 269 : Aspirant Bargone¹¹⁰⁰, Campagne de l'*Iphigénie* 1896-1897. Journal de Relâches et de traversées.
- 304 Journal particulier du LV Alexis Louis Pallu Duparc pour les années 1836-1838.
- 0358 Le commandement de Belvèze : lettres 1824-1875. Recueil de copies des lettres du capitaine de vaisseau de Belvèze (Paul-Henry).

2. Service historique de la Défense

Site-Antenne de Toulon

Siège de la V^{ème} Préfecture Maritime, le port de Toulon présente quelques traits distincts. Comme il s'agit tout d'abord de l'unique base navale métropolitaine en Méditerranée, les fonds toulonnais sont indispensables pour suivre au plus près les décisions et les questions parisiennes.

¹⁰⁹⁸ Ces trois volumes manuscrits, aisés à lire, ont fourni la matière à l'histoire officielle des forces navales durant la guerre de Crimée.

¹⁰⁹⁹ Selon toute vraisemblance, ce cahier est celui que rédigea le LV Jean, comte de Laborde (1878-1977), qui devait commander le sabordage de la flotte en 1942.

¹¹⁰⁰ Ce gros journal manuscrit de 235 pages, très apprécié par les officiers qui le lurent et superbement relié, est la première « oeuvre » d'ampleur de Claude Farrère.

Miraculeusement préservées des effets de la guerre, les archives navales rassemblées à Toulon comportent également une grande part des archives nationales concernant le théâtre méditerranéen. Les fonds navals de l'Algérie (Marine Alger), qui présentent un intérêt marqué pour l'étude navale du second XIX^e siècle et du premier XX^e siècle, ont ainsi été rapatriés dans le port varois en 1962. Menée entre 2013 et 2017, la collecte archivistique s'est portée dans quelques directions

2. 1. Fonds ministériels et préfectoraux

Série A

Les fonds de la préfecture maritime forment une ressource indispensable pour suivre les affaires logistiques, l'évolution technique et matérielle des forces navales, la transition d'un âge dominé par le bois et les matières végétales à un âge industriel où le charbon, les produits chimiques et métalliques sont prépondérants. La reconstitution exacte des circuits d'approvisionnements passe par le dépouillement des sous-séries A. Les affaires de police et d'espionnage, importantes à la Belle Époque, sont abondamment développées comme le sont les questions de santé publique, telle que la consommation d'opium, le vice universel toulonnais des années 1890-1900¹¹⁰¹. Les sondages ont privilégié les premières et dernières décennies que couvre notre étude (1830-1840 ; 1890-1910), ainsi que les années de crises (1840, 1898), les périodes de guerre et de tensions.

Sous-série 2 A²

« Correspondance confidentielle reçue (1831-1939) »

Le spectre des informations considérées est très large : l'action des agents légitimistes, le ravitaillement des bases, l'achat de produits et de munitions navales, la sécurité des bases, la répression de l'espionnage etc. Comme pour les autres fonds 2 A consultés, la couverture chronologique a été la plus large possible en consultant le tiers des trente articles couvrant les années 1831-1914.

Sous-série 2 A³

« Lettres écrites au ministre de la Marine »

Ont été retenus les articles traitant des affaires logistiques (« Subsistances », « Approvisionnements, affrètements, subsistances ») afin de reconstituer les réseaux réguliers et les marchés d'approvisionnement. Afin de suivre les tendances sur un temps assez long, la consultation de ces articles couvre toute la période 1830-1900. La correspondance générale (ainsi 570 lettres et notes pour l'année 1902) donne à voir la multitude des questions de routine (accidents, visite d'une escadre étrangère, envois coloniaux).

¹¹⁰¹ Les archives préfectorales du Var que nous avons employées pour une recherche ultérieure sur le contre-espionnage naval en Provence sont une ressource complémentaire, mais touchant surtout les affaires militaires.

Sous-série 2 A ⁶
« Correspondance (reçue) du Préfet Maritime (1827-1898) »

Ordonnées chronologiquement, les pièces du fonds 2 A ⁶ se présentent comme des séries de chemises rangées soit thématiquement (par ex. « Postes », « Alger », « Levant », « Consuls » en 2 A⁶ 153) soit alphabétiquement. La présence de répertoires manuscrits et de sous-chemises permettent assez souvent d'accélérer la lecture des pièces déposées dans les cartons. La plupart des questions traitées relèvent de la routine d'une grande base navale et ne mobilisent pas directement l'intervention du Préfet Maritime de Toulon. Importante ressource pour embrasser la vie quotidienne de l'arsenal et l'administration des matériels et des ressources, ce fonds est également utile pour suivre le travail entre les bases et l'histoire navale de la colonisation de l'Algérie. Les matériaux pour écrire l'histoire de plusieurs stations mineures, ainsi Civitavecchia, sont abondants (ainsi en 261). La consultation de la sous-série 2 A ⁶ (15 articles) a couvert les décennies 1830-1890.

Sous-série 1 CC
« Personnel militaire »

Cette sous-série hybride comporte pour une part des archives du bureau de la justice maritime, des dossiers divers (généralement la première moitié du siècle), et une collection très importante de cours et de travaux historiques. Si l'entre-deux-guerres est de loin la période la mieux représentée, des cours donnés aux étudiants de l'École supérieure de Guerre navale avant 1914 ont été déposés dans ce fonds.

Sous-série 170 C
« Forces Navales-Première Escadre »

Relevant de la série C « Forces Navales », le volumineux fonds 170 C rassemble des pièces rédigées entre le commencement de la Troisième République et la veille de la Seconde guerre mondiale. La Première Guerre mondiale est très peu présente dans ce fonds qui est, en revanche, d'une extrême richesse pour les années 1890-1913. L'organisation de la sous-série suit sommairement l'ordre chronologique, mais le rangement obéit surtout à des regroupements thématiques : Ordres, escadre Méditerranée, circulaires, inspections, etc. Outre les dépêches ministérielles couvrant les années 1881-1913, (1-91), les pièces portant sur l'artillerie et les équipages, les ordres de l'escadre, les circulaires, les communications se suivent. Les questions techniques (TSF, Artillerie, torpillerie), l'organisation et les missions de la 1^{ère} escadre légère, de la 2^{ème} escadre de ligne, enfin de la division légère forment les lignes saillantes de la période 1890-1913. Peu visibles, les ressources sanitaires, au sens large, et médicales sont concentrées dans les rapports d'inspection générale des années 1904-1905 (170 C 163-168) comme dans quelques rapports dédiés (« 170 C-235 Rapports médicaux 1912-1913 »). Beaucoup d'informations sur les

aménagements des navires (infirmes, buanderies, cuisines) sont disponibles dans ces pièces généralement manuscrites, écrites soigneusement et souvent accompagnées de croquis.

Consulté à plusieurs reprises, mais par coups de sonde, le fonds 170 C apparaît comme une ressource précieuse pour l'histoire de la Marine au tournant du siècle et complétant bien les éléments disponibles à Vincennes en BB 4 et BB 8.

148 : Correspondance avec le ministre (1875-1877).

149 : Cahiers de la correspondance au départ du Commandant en chef de l'escadre (1878-1879).

150 : Correspondance au départ des VA Cloué et VA Garnault (1879-1880).

159 : Rapports sur accidents (1891).

163-168 : Inspection générale (1904-1905).

169170 : Rapports sur mission à Messine-Affaires diverses.

232 : 1^{ère} escadre. Pièces diverses (1911-1913).

235: Inspections générales (Rapports médicaux) 1912-1913.

Sous-série 1 MF

« Matricule »

Cette série, bien connue des généalogistes et des historiens des sociétés maritimes, rassemble en de gros volumes les données nécessaires au suivi de la carrière des marins de l'Etat. Très utiles pour une étude suivie des spécialités et des gradés de la Marine, les registres nous ont intéressé pour repérer les origines géographiques des matelots rattachés à la Cinquième Division ou Préfecture maritime. Cette recherche s'est portée sur un nombre volontairement restreint de registres.

Série O

« Justice maritime-Gendarmerie maritime »

Très bien décrits, les fonds de la série O couvrent l'époque moderne et contemporaine, certaines sous-séries couvrant la guerre d'Indochine. Les articles extraits et dépouillés ont été tirés de deux institutions répressives : le conseil de guerre (sous-série 5 O) et les conseils tenus à bord (sous-série 6 O). Sources remarquables pour suivre la délinquance ordinaire et extra-ordinaire des personnels, leurs traits sociaux, géographiques et les politiques répressives, ces sous-séries ont été surtout employées ici pour retrouver la « voix » du gaillard d'avant, voix certes encadrée par les interrogatoires et que la prudence rend mensongère ou trompeuse. Il ne s'agit ici que de sondages à croiser avec les fonds de la sous-série 1 CC.

5 O¹ 197 : papiers divers du premier conseil de guerre.

5 O¹ 198 Lettres diverses (1818-1836).

5 O³ 42 : Pièces diverses concernant le premier et le second conseil de guerre (1817-1870).

6 O 49 Conseils tenus à bord procédures et jugements des conseils de guerre (1858-1859).

6 O 60 Conseils de justice (1888).

6 O 85 Conseil de guerre (1867-1872).

6 O 86 Conseil de guerre (1873).

Série non cotée
« Rapports médicaux de fin de campagne 1800-1910 »

Ont été systématiquement dépouillés les volumes I - XXIV couvrant la période 1800-1903. Le détail des pièces contenues dans cette vingtaine de volumes se trouve dans le répertoire Brisou¹¹⁰².

Les centaines de rapports médicaux de fin de campagne que possède le service historique de la Défense ont été réunis selon un ordre théoriquement chronologique où l'on distingue parfois quelques logiques géographiques. Ordinairement, chaque carton ou volume relié rassemble une trentaine de rapports couvrant des espaces maritimes et coloniaux différents. Une courte mission de transport Toulon-Alger précède ainsi un rapport d'une centaine de pages sur l'Océanie, que suit le compte-rendu d'un médecin sur un transport de troupes en Crimée.

Manuscrits, ces rapports ont été transmis aux autorités sanitaires (« conseil de santé ») de chaque port de guerre où le navire touchait au terme de sa mission. Plus rarement, certains rapports, émanant des médecins principaux des divisions navales, ont été rédigés pour le ministre de la Marine et directement transmis à la rue Royale. Outre les rapports des médecins embarqués, les « Rapports médicaux de fin de campagne » comportent les mémoires des médecins et chirurgiens de la Marine ayant servi à terre dans une ambulance, un lazaret ou un hôpital militaire provisoire. Plus rares mais passionnants, les rapports des médecins attachés aux arsenaux comme aux établissements industriels de la Marine donnent des indications précieuses sur les maladies professionnelles et les accidents liés à l'industrialisation des forces. Deux gisements ont été ici directement exploités et sur une grande échelle : les rapports médicaux conservés à l'antenne toulonnaise¹¹⁰³ du service historique de la Défense et ceux qui, initialement conservés par les Archives Nationales, ont été versés à Vincennes.

Les rapports ne sont ni des sources immédiates, puisqu'ils sont composés au retour de la croisière sur la base de notes diverses, ni de purs travaux savants. Le rapport est, en effet, jaugé par des officiers de santé et fait l'objet d'une appréciation. Les normes de rédaction, encore implicites sous la monarchie de Juillet, se font plus strictes sous le Second Empire. Les instructions officielles, parfois rappelées avec aigreur, imposent le rassemblement par tableaux des données sanitaires et climatologiques : températures, pressions et direction du vent¹¹⁰⁴. La clinique interne et la clinique

¹¹⁰² BRISOU, p. 17-122.

¹¹⁰³ Conservés à la bibliothèque de l'ex-hôpital maritime (par la suite hôpital d'instruction des armées Sainte-Anne) avant d'être versés en 1997

¹¹⁰⁴ Cf. BRISOU, p. 8-10.

externe servent à classer et à regrouper les maladies, les blessures, les accidents et les épidémies. Les cas « intéressants » et, bien souvent les décès, doivent être analysés. Soumis à la lecture des autorités maritimes, les rapports sont jugés enfin (mais pas notés), ce qui pousse les médecins revenant de campagnes lointaines à soigner leurs mémoires et les médecins embarqués sur un garde-côte à s'en tenir au minimum. On est donc ici très loin des notes d'un médecin-voyageur comme l'Europe en compte tant du XVI^e au premier XIX^e siècle.

S'il ne s'agit pas d'une source immédiate puisqu'il est composé au retour de la croisière, le rapport médical s'appuie sur des notes et des données collectées au jour le jour. Il s'agit donc d'un témoignage médical supérieur à ce que donnent à lire la plupart des thèses navales, qui, exception faite des compte-rendus de croisières, tournent à la compilation et font peu et mal entendre les voix des médecins et de leurs patients. Les normes imposées aux officiers de santé ne sont pas en outre un corset strict. Une fois les données réunies et commentées, tout médecin peut prendre la plume pour débattre, informer et ... divertir. Une campagne lointaine (Indochine, Sénégal, Océanie), ou conduite dans un périmètre peu connu (Tripolitaine) est l'occasion de longs rapports, lus parfois avec passion. La durée de la mission comme la variété des relâches autorisent également le médecin, tout particulièrement les plus âgés, à des « échappées belles » sur le thermalisme grec et levantin, l'art des jardins libanais, l'organisation urbaine et hospitalière de l'Égypte. Certains rapports relèvent du genre semi-viatique, voire franchement touristique, quand le médecin demeure longtemps sur une zone « intéressante » comme Gibraltar ou les eaux syro-libanaises.

2. 2. Papiers et archives privés

Séries S et Ms

« Documents entrés par voie extraordinaire »

La série S rassemble des archives constituées par des marins dans le cadre de leur carrière, de la documentation, des papiers de famille, ayant ou non trait à la Marine, des archives d'organismes et d'institutions ayant entretenu des liens avec la Marine (les Mercédaires), des cours, des doubles d'archives, de la littérature grise, etc. etc.

Un fonds hétéroclite, qui couvre tout le XVIII^e siècle et l'époque contemporaine, heureusement accompagné d'un répertoire, réalisé en 2003, et qui est communiqué aux lecteurs qui en font la demande¹¹⁰⁵.

1 S Archives du CV Jules Chéron

1 S 12 : Notes sur l'Affaire de Crète. Quatre pièces (1897-1899)

¹¹⁰⁵ Vincent Mollet, État des documents entrés par voie extraordinaire au service historique de la Marine à Toulon, Deuxième édition sous-séries 1 S à 54 S et MS 1 à MS 34, Toulon Service historique de la Marine, 2003.

4 S : Documentation, cours, conférences, études (1901-1976)

Comprend les cours et les conférences de l'Ecole Supérieure de Marine fondée en 1896 (devenue l'Ecole de Guerre Navale en 1922 puis l'Ecole Supérieure de Guerre Navale en 1963 avant d'être fondue dans le collège interarmées de Défense en 1993. La plupart des cours et des conférences couvrent le premier XX^e siècle. Cette sous-série comprend également les travaux historiques réalisés dans l'entre-deux-guerres par des élèves stagiaires sur des fonds manuscrits, mais rarement cités, du SHD. Une source intéressante sur l'écriture de l'histoire navale et les représentations navales de l'action des forces au XIX^e siècle. Ce fonds fait ici doublon avec les ressources de CC 1.

12 S : Fonds Amiral Motet

Remises au SHM de Toulon, les archives familiales, rassemblées par l'amiral Motet (1880-1972), ont été inventoriées en 1984. Le fonds ici exploité touche les états de service, les commandements du CA Jean-Baptiste Léon Rocomaure (1832-1894) qui commanda l'*Iphigénie* en 1887-1888 puis le *Suffren* en 1884.

01 : Campagne de l'*Iphigénie*, commandée par le capitaine de vaisseau Rocomaure, documents techniques, cours, prises de notes (1887-1888)

04 : Divers (1884-1914) : Albums photographiques pris du *Borda* (1897-1899) et de l'*Iphigénie* (1899-1900) ; correspondance personnelle ; papiers relatifs à un contentieux franco-marocain en 1884 (correspondance consulaire et navale).

06 : États de service, photographies (Océanie, Tahiti, Égypte)

35 S : Fonds Aillaud

Carnets de Joseph Aillaud (né en 1816 à Toulon), entré en service en 1830, Notes sur l'armement, le service à bord, la navigation, 1833-1859.

40 S : Fonds Forbin

Cahier relié non folioté de correspondance de l'avis à vapeur *Forbin* (CF Duperré) affecté à la division navale du Levant. Outre l'incident de l'*Enosis* (signalé dans le répertoire), le cahier comporte de précieuses données sur la diplomatie navale, les intérêts français au Levant et les relations franco-ottomanes à la fin du Second Empire.

II. ARCHIVES MILITAIRES

Service historique de la Défense. Site de Vincennes

Sous-série GR 1 M

« Mémoires et reconnaissances »

Contient quelques pochettes et chemises portant sur le renseignement naval dans les îles anglo-normandes lues pour exposer le travail de renseignement sous le Second empire.

Sous-série GR 3 M

« Correspondance. Archives topographiques du Dépôt général de la Guerre »

Réorganisée récemment, la sous-série GR 3 M comporte une partie des sources permettant de suivre le travail de renseignement mené en France comme à l'étranger par les officiers spécialisés.

/378 (A 29) : Missions topographiques (1834-1838).

/389 : Turquie Carte de la Turquie demande des communications par la Marine de cartes concernant la Turquie européenne.

Sous-série GR 1 V M

« Archives du dépôt des fortifications. Places étrangères (1670-1938) »

Bien connu des historiens des fortifications, du Génie et du renseignement militaire, ce fonds rassemble des centaines de rapports '« discours », de plans, de croquis et de fascicules soit composés par les officiers missionnés soit corrigés ou mis à jour par eux. À notre connaissance, le travail mené autour des places fortes littorales étrangères n'était pas systématiquement porté à la connaissance de la Marine.

47 : Mémoires, reconnaissances, projets de défense (1706-1905)

48 : *idem* (1695-1912)

72-73 : Mémoires, reconnaissances, projets de travaux de défense concernant Civita-Vecchia (1761-1913).

81 : Mémoires, reconnaissances, projets des travaux de défense concernant Constantinople et le Bosphore (1764-1910).

83-85 : Mémoires, reconnaissances, projets de travaux de défense concernant Corfou (1716-1861)

299 : Dossiers variés réunis par le Service des places étrangères (1793-1914)

302 : Reconnaissances, mémoires, notes, cartes et plans. Allemagne, Autriche-Hongrie, Espagne, Italie, Suisse, Pays-Bas (1888-1891).

III. ARCHIVES DIPLOMATIQUES

Conservées sur les sites de la Courneuve et de Nantes, ces archives offrent de précieux matériaux pour l'histoire des forces armées étrangères, mais également coloniales et nationales. Les archives diplomatiques conservent en effet le travail de renseignement « ordinaire » mené par les consulats politiques (par ex. La Spezia ou Gibraltar) dont une fraction seulement a été communiquée aux agents de la Marine, avant d'être versée dans les sous-séries BB4, BB7 et BB 8. Sur l'entretien sanitaire et logistique des forces déployées en Méditerranée, les fonds diplomatiques et consulaires complètent les données des services spécialisés. Une histoire sanitaire de la marine doit ainsi croiser les journaux de santé et les correspondances consulaires sur les hôpitaux de Smyrne, Constantinople et Malte. La question de la sécurité maritime, un des grands chantiers de la coopération européenne et internationale au milieu du XIX^e siècle et dans les décennies suivantes, est couverte par une série d'études et de rapports employés par les experts français du Quai d'Orsay travaillant à la réduction des abordages en mer et des sinistres. Les archives de la Courneuve aident enfin à suivre le dialogue entre le Quai d'Orsay et la rue Royale sur un certain nombre de dossiers militaro-diplomatiques sensibles tels que les ventes d'armes, l'envoi de missions navales et militaires, l'itinéraire d'une croisière en Méditerranée orientale, le degré de désarmement d'un pays vaincu tel que la Russie en 1856. C'est, sans doute, dans cet échange que la réflexion sur le rôle de la marine dans la définition et la conduite de la politique étrangère trouve ses ressources les plus riches.

Nous avons, en premier lieu, consulté de manière extensive les correspondances politiques et commerciales consulaires de quelques grands ports marchands et militaires — La Canée, Gênes, La Spezia, Odessa, Gibraltar et Malte — afin d'approcher au plus près les traits ordinaires du partenariat entre consuls et marins. Le même travail a été conduit pour les ressources des fonds *Mémoires et Documents* (Turquie et Grèce) dont les centaines de pièces, classées originellement dans un certain désordre, ont été heureusement décrites avec assez de précision pour qu'il soit possible de prélever les pièces les plus prometteuses. Nous avons, en second lieu, recouru à un travail d'analyse ponctuelle (par ex. les archives consulaires de Tanger, 1886) afin de compléter ce que les archives navales montraient ou donnaient à comprendre d'une crise locale.

1. Site de La Courneuve

« Correspondance politique des Consuls (1826-1870) » ou CPC

Avant 1896, la correspondance politique est classée sous la série « Affaires Diverses Politiques » Les sous-séries sont classées par États (Bavière, Saxe ducale, etc) et par aires

géographiques. Outre les informations générales sur les affaires militaires et navales (mouvements de troupes et de bâtiments), cette correspondance est animée par l'envoi des questionnaires de la rue Royale via le Quai d'Orsay. Les tensions internationales sont évidemment l'occasion de préciser le travail de renseignement consulaire au profit des administrations navale et militaire.

Italie

t. 3 : Correspondance politique des consuls Gènes (...) La Spezia (1870-1874).

t.5 : *Idem* Gènes (...) La Spezia (1880-1889).

t.7 : *Idem* Cagliari (...) La Spezia (1893-1894).

Angleterre

48 : Malte (1870-1878).

66 : Malte (1879-1883).

76 : Malte (1884-1888).

83 : Gibraltar (1870-1892).

111 : Gibraltar-Malte (1889-1895).

Russie

9 : Odessa (...) Poti (1871 -1877).

10 : Odessa (...). (1878-1883)

« Correspondance commerciale consulaire » (CCC)

Ces correspondances portent en priorité sur les affaires économiques, maritimes et par extension sur tout ce qui touche de près ou de loin les affaires : travaux publics, épidémies, etc. Ponctuellement, quelques questions militaires ou navales sont envisagées par l'exposé des travaux ferroviaires et portuaires.

Colonies britanniques (Gibraltar et Malte)

6 : Gibraltar (1856-1863)

23 : Malte (1858-1868)

28 : Malte (1895-1907)

Italie

Correspondance commerciale consulaire de La Spezia.

Rassemblés en deux volumes, les lettres et rapports des vice-consuls à La Spezia sont très riches sur les affaires navales, avant que les mesures de sécurité de 1887-1889 ne rendent le travail de renseignement plus difficile.

1 : 1862-1877.

2 : 1878-1901.

Russie

13 : Odessa (1888-1895).

14 : Odessa (1896-1899).

« Correspondance politique et commerciale - Nouvelle Série » (NS) (1896-1918)

Grèce

34-46 : Fourniture d'armes (1896-1914).

Turquie

300 bis : Turquie politique étrangère. Relations avec la France Visite de l'escadre française dans le Levant (août 1899-Mai 1901)¹¹⁰⁶.

Autriche-Hongrie

52-53 : Défense nationale (1896-1909).

Bulgarie

15-17 : Commande d'armes (1896-1914).

Italie

48-49 : Marine (1902-1908).

¹¹⁰⁶ Dans ce volume, ont été reliés en ordre chronologique les courriers, rapports et télégrammes ayant précédé, entouré et suivi la grande croisière au Levant de l'escadre de la Méditerranée conduite par le vice-amiral Fournier, dont les considérations sur le protectorat religieux de la France en Orient et l'alliance russe forment la quasi-conclusion de cet événement.

« Mémoires et documents »

Dans cette série, les pièces les plus diverses (brochures, projets constitutionnels, correspondances, notes et mémoires, etc.) sont reliées et rassemblées en sous-séries nationales – étatiques. Quelques cartons sont thématiques — affaires religieuses, conférence de Beyrouth — mais ordinairement le rangement est chronologique. La description des pièces des sous-séries nationales est donnée dans un « Inventaire sommaire » téléchargeable et qui est un outil précieux. On s’est borné ici à signaler les pièces repérées pour notre travail.

Naples

3 : Palerme, Messine, Amiral Baudin (1849-1851).

4 : *idem* (1851-1855).

174 : Microfilm P 11 434¹¹⁰⁷ .

« MD – Mémoires et Documents »

Grèce

3. L’île de Crète. Soeurs de la Charité de Santorin (1841-1844).

4. Baraterie et piraterie (1844-1847).

27. Missions militaire et navale Rapports du CA de Marquessac (1866-1891).

Turquie

56 : Turquie documents divers. (1824-1848). Situation de l’escadre de l’amiral Parker (1847)¹¹⁰⁸.

112 : Formalités relatives au passage des Dardanelles (1845) ; mission du *Cuvier* et du *Titan* dans les Dardanelles (1847).

113 : Houillères d’Héraclée (1854-1856).

114 : Bâtiments légers de la mer Noire ; Hôpital français de Smyrne (1852-1856).

116 : Note d’un garibaldien au sujet de l’insurrection de Candie (1867) ; cérémonial.

117: Insurrection de Candie. Us et coutume en Orient et dans les Échelles du Levant.

¹¹⁰⁷ Dans ce volume, ont été reliés en ordre chronologique les courriers, rapports et télégrammes ayant précédé, entouré et suivi la grande croisière au Levant de l’escadre de la Méditerranée conduite par le vice-amiral Fournier, dont les considérations sur le protectorat religieux de la France en Orient et l’alliance russe forment la quasi-conclusion de cet événement.

¹¹⁰⁸ À comparer avec les données en ADM 121 (NA Kew)

118 : Affaires de Crète. Insurrection crétoise. Etat des bâtiments dans le Levant, situation politique après 1871, hôpital français de Péra.

119 : Notice sur la Crète, modifications du régime crétois. Forces maritimes turques (1876-1878).

172 : Missions en Orient (1854-1858) correspondances des agents consulaires à Varna et Volo ; du vice-consulat aux Dardanelles (1854-1858).

Sous-direction des Affaires Consulaires (1781-1908)

Administration consulaire

245 : Agrandissement d'écluses (...). Port d'Alexandrie. Nouveau règlement du pilotage (1881), droits de port, amélioration des passes du port.

301 : Affaire du cimetière de Sébastopol (1886-1887).

317 : Agence de Marseille (...). Question d'étiquette en Chine ; visites à échanger entre les consuls et les officiers de Marine (1872-1890).

369 : Signaux et saluts maritimes (...) 1886-1887.

370 : Révision des codes, Commission européenne du service des sauvetages en Mer Noire (1896-1904) : ports français et étrangers pouvant rendre les saluts.

372 : Règlement pour éviter les abordages en mer Série d'études de cas sur des sinistres.

Dossiers personnels : série 1

269 : Philippe, Charles, Maurice Baudin

2352 : Jean-Baptiste François Laffond (1819- ?)

2937 : Ripert-Monclar, Joseph-Amédée-François Marquis de (né en 1844)

3459 : Comte Charles de Reynold de Chauvancy (1810-1877)

2. Centre des Archives diplomatique de Nantes (CADN)

Site de Nantes

La Canée

123 : « Domination ottomane et égyptienne en Crète (1826-1866) »

125 « Division navale du Levant (1814-1872) »

IV. ARCHIVES NATIONALES

Fonds Privés

Archives Nationales (Pierrefite, Seine-Saint-Denis)

Afin de saisir au plus près le travail diplomatique des marins et le partenariat diplomatique entre la rue Royale et le Quai d'Orsay, nous avons pensé nous rendre aux AN à Pierrefite afin de sonder les archives privées des ministres de la Marine et des Affaires étrangères, et celles des marins et des diplomates détachés en Méditerranée¹¹⁰⁹. Les archives de quelques experts comme Etienne Lamy, rapporteur de la commission de la Marine (1871-1882) et son principal informateur, Henri Garreau, ont également été consultées pour compléter les données collectées à Vincennes.

46 AP : Fonds Ducos

Premier ministre de la Marine du Second Empire, Théodore Ducos (1801-1855) appartient comme Portal au monde du négoce. Après une courte expérience ministérielle dans les derniers temps de la Deuxième République (9-23 janvier 1851), il engage la réorganisation disciplinaire et administrative de la Marine. Interrompue par la guerre d'Orient, cette entreprise réformatrice lui vaut l'amitié et la reconnaissance de nombreux officiers dont Charles Baudin. Sa correspondance s'est avérée particulièrement utile pour sonder les sensibilités politiques et amicales des officiers supérieurs de la Marine comme les circulations des informations tactiques et personnelles.

2. Correspondance adressée (1834-1855)

Dossier 1 Lettres et rapports adressés à T. Ducos (1834-1855)

156 AP : Fonds Mackau

Ce fonds très volumineux rassemble les archives des familles Mackau, Watier de Saint-Alphonse et Maison. Il comporte la correspondance de l'amiral Mackau, vétéran du Premier Empire, qui accède aux plus hautes fonctions administratives et opérationnelles sous la Restauration et la monarchie du Juillet¹¹¹⁰. Praticien réputé des affaires politiques antillaises et sud-américaines, Mackau est chargé du règlement de la question du Rio de La Plata en 1840 et commande brièvement l'escadre de la Méditerranée (17 mai-24 juillet 1843), avant de recevoir le portefeuille de la Marine où son action sera critiquée. Outre son temps de commandement en Méditerranée, dont les traces archivistiques sont assez limitées (156 AP-35, Dossier 2), l'amitié qui unit Mackau à l'amiral Baudin, mais également l'ampleur de sa correspondance privée font l'intérêt de ce fonds.

¹¹⁰⁹ Claire Sibille, *Etat des fonds privés relatifs au XIXe s. conservés à la section des archives privées*, 2001.

¹¹¹⁰ *Archives Mackau, Watier de Saint-Alphonse et Maison*, Imprimerie Nationale, 1972, p. 97-103.

246 AP : Fonds Fortoul

Hyppolite Fortoul, universitaire entré en politique en 1849, se rallie à la cause de Louis-Napoléon qui en fait en octobre 1851 son ministre de la Marine. Ce poste est abandonné au lendemain du coup d'État où son appui lui vaut le ministère de l'Instruction publique et des Cultes qu'il dirige jusqu'à son décès, le 7 juillet 1856. Le fonds très court porte essentiellement sur les colonies.

333 AP : Fonds Étienne Lamy

Etienne Lamy, catholique gambettiste, député du Jura de 1870 à 1881 est membre de la commission de la marine dont il est également le rapporteur. Les notes et matériaux divers entourant cette fonction forment la matière des articles 25-46 du fonds Lamy. Les articles 44, 45 et 46 sont constitués des papiers et documents du Commissaire de la marine Henri Garreau (1823-1893), le principal informateur et collaborateur de Lamy. L'exploitation n'a pas ici dépassé le cadre du sondage.

V. ARCHIVES DÉPARTEMENTALES (AUDE)

Version numérique du journal de Joseph Madrènes (1890-1936) sous la cote 28Dv8.

Ce journal, auquel Rémy Cazals a consacré une notice détaillée sur le site du CRID 1418 (<http://crid1418.org:temoins>), est un des rares journaux de guerre rédigés et illustrés par un officier marinier engagé pour trois ans en 1910 et rappelé en 1914. Issu de l'artisanat catholique, Joseph Madrènes évoque quelques événements récents tels que le tremblement de terre de Messine.

VI. ARCHIVES BRITANNIQUES

Ont été utilisés ponctuellement les rapports et lettres des sous-séries ADM 1, 121 et 231 et des fonds CAB (*Cabinet*), FO (*Foreign Office*) et WO (*War Office*), particulièrement la sous-série WO 33 (*Confidential Papers*). La rivalité complexe des deux marines comme la relative parité technique et numérique des forces déployées en Méditerranée font tout l'intérêt d'un croisement des archives ministérielles. La description de ces fonds se trouve dans notre travail de thèse que nous invitons nos lecteurs et nos lectrices à consulter.

Les archives britanniques, navales, militaires et diplomatiques, sont une source de grande importance pour la connaissance de la marine française, de ses représentations et de son rayonnement. Les fonds consulaires sont inévitablement d'une valeur inégale. Le travail des attachés navals comme celui des officiers missionnés sont en revanche excellents. Les informations

collectées par les chefs d'escadre et leurs subordonnés sont abondantes, riches en détails. Les préjugés personnels, les passions patriotiques et corporatistes, un certain fond de dédain pour la France de toutes les Révolutions et de bien des erreurs, parcourent les textes les plus techniques. Issus du meilleur monde, élevés dans le culte de la guerre d'escadre, les attachés navals ne se montrent guère généreux envers des hommes politiques de la III^e République, jugés trop communs et trop partisans. Ces points/biais indiqués, et somme toute nullement surprenants, pèsent peu face à la masse documentaire, variée, abondante, tout particulièrement sur les forces méditerranéennes et l'arsenal de Toulon qui complète ce que les souvenirs et les journaux privés exposent de la marine française. Deux sous-séries *Admiralty* sont à tout point de vue utiles : ADM 121 (*Mediterranean Station*) et ADM 231 (*Foreign Intelligence Committee Reports* puis *Naval Intelligence Department*)

L'autre intérêt d'une consultation croisée des archives britanniques et françaises est de pouvoir dégager les singularités nationales et les communes pratiques dans les branches les plus variées. L'entreprise n'est pas neuve, C. I. Hamilton ayant étudié de conserve les administrations des deux pays, mais également suivi les doctrines navales officielles et dominantes entre 1840 et 1870. Notre démarche est plus limitée, puisque nous suivons surtout la gestion logistique et les procédures du renseignement naval.

.

B. SOURCES IMPRIMÉES

Les sources imprimées tiennent une place légitimement considérable dans l'étude des forces navales contemporaines. Outre les documents officiels, ministériels et parlementaires, la presse, parisienne, et surtout portuaire, offre des informations d'une grande précision et très utile à qui veut suivre au plus près des calamités publiques, tels les incendies, ainsi que l'administration ordinaire des bases navales. Les thèses que Jean-Pierre Dubreuil¹¹¹¹ et Yves Le Gallo¹¹¹² consacrèrent respectivement à Toulon et à Brest montrent toute la valeur des matériaux journalistiques locaux. Ayant donné la priorité documentaire aux archives ministérielles comme aux écrits épistolaires et biographiques, la presse portuaire nous a été une ressource d'appoint, ce qui nous est un regret. En revanche, nous avons largement exploité les revues nationales spécialisées.

On a ici regroupé les sources imprimées exploitées sous les sept rubriques ou parties suivantes :

1. Publications officielles (France et Royaume-Uni)
2. Recueil de sources officielles
3. Presse
4. Dictionnaires
5. Récits de voyage, travaux géographiques, historiques et juridiques
6. Écrits sur les forces navales de la France et des puissances méditerranéennes
7. Hommes d'État, militaires et diplomates (journaux, mémoires et lettres)

1. PUBLICATIONS OFFICIELLES

1. 1. Ministère des Affaires étrangères et protectorat de Tunisie

Annuaire diplomatique de l'Empire français

Annuaire diplomatique et consulaire de la République française

Direction Générale des Travaux Publics, *Les travaux publics du protectorat de Tunisie*, 3 t., Tunis, J. Picard, 1900.

¹¹¹¹ Jean-Pierre Dubreuil, *Les transformations de la Marine française en Méditerranée (1830-1860)*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, 1975, Université de Nice.

¹¹¹² Yves Le Gallo, *Études sur la marine et l'officier de Marine. Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet*, 2 t., PUF, 1968.

Documents Diplomatiques, Affaire du Monténégro, n° 2, Paris, Imprimerie Nationale, 1880.

Documents diplomatiques, Affaires de Tunisie, avec une carte de la Régence (1870-1881), Paris, Imprimerie nationale, 1881.

1.2. Ministère de la Marine et des Colonies et ministère de la Marine

Annuaire de la Marine

F. Chasseriau, *Précis historique de la marine française, son organisation, ses lois*, 2 t., Paris, Imprimerie Nationale, 1845.

Les opérations de la Marine au Maroc (1907-1908), Paris, Imprimerie Nationale, 1913.

Livre des docks et bassins, Paris, Imprimerie Nationale, 1888.

La Marine à l'exposition universelle de 1878, Paris, Gauthier-Villars et J. Hetzel, 1879.

1.3. Administrations britanniques

Amirauté britannique, *A Catalogue of Charts, plans and Views for the use of HM Navy*, Londres, Admiralty Office, 1825.

Amirauté britannique, *Admiralty catalogue of Charts, plans, views and sailing directions*, Londres, Admiralty Office, 1855.

Amirauté britannique, *The Admiralty List of Lights in the Mediterranean, Black, Azov and Red Seas*, Londres, Hydrographic Office, 1888.

James (Colonel Henry), *Catalogue of the maps, plans and views in the Topographical & Statistical Dépôt of the War Office*, vol. 1, Londres, T&S Department, 1859.

2. RECUEIL DE SOURCES OFFICIELLES (XIX^E-XXI^E SIÈCLE)

Baumgart (Winfried) (sous la coord. de.), *Französische Akten zur Geschichte des Krimkrieg*, 3 vol., Munich, R. Oldenbourg Verlag (1999-2003).

Idem, Englische Akten zur Geschichte des Krimkriegs, vol. 4, 10. September 1855 bis 23. Juli 1856, Munich, R. Oldenbourg Verlag, 1988.

Ismail (Adel), *Documents diplomatiques et consulaires relatifs à l'histoire du Liban*, Beyrouth, Éditions des Œuvres politiques et Historiques, 1970.

Paboudjian (Paul B.), « 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 », *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), 1999¹¹¹³.

¹¹¹³ Consultation de la base documentaire sur le site « Imprescriptible » (<https://www.imprescriptible.fr/rhac/tome3/>), cette compilation réunit quelques pièces du fonds BB 4 1725-118, la plupart des pièces provenant de la sous série SS^{ED} - 100.

Pedroncini, Guy, *La défense sous la Troisième République. Vaincre la défaite 1872-1881*, vol. 1. *Vaincre la défaite 1872-1882* ; vol. 2, *La Marine*, Service Historique de l'Armée de Terre-Service Historique de la Défense, 1989-1995.

Le Roy de Méricourt (Alfred) *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,

Seligmann (Matthew) et al., *The Naval Route to the Abyss. The Anglo-German Naval race 1895-1914*, Navy records Society, 2015.

3. ENCYCLOPÉDIES ET DICTIONNAIRES

Bonnefoux et Pâris, *Dictionnaire de la Marine à voile*, Paris, Éditions de la Fontaine au Roy- EFR, 1994. Reprint de la seconde édition de 1856.

Jal (Auguste), *Dictionnaire critique de biographie et d'histoire ; errata et supplément pour tous les dictionnaires historiques d'après les documents authentiques inédits*, Paris, Henri Plon, Imprimeur-éditeur, 1867.

Lecomte (Jules), *Dictionnaire pittoresque de Marine*, Paris, France Maritime, 1835.

Willamez (Amiral Jean-Baptiste), *Dictionnaire de marine*, Le Chasse-Marée, 2003. Réédition du livre paru sous la Restauration.

4. JOURNAUX-REVUES

Annales d'hydrographie (1848-1972)

Annales maritimes et coloniales. Prend le titre des *Nouvelles Annales de la Marine* après 1847, devient en 1861 la *Revue maritime et coloniale* ; prend enfin le titre de *Revue Maritime*.

Archives de médecine navale (1865-1945) dont le titre change de 1890 à 1896 (*Archives de médecine navale et coloniale*). La revue reprend sa forme originelle, avant de devenir en 1910 *Archives de médecine et pharmacie navales*.

Colburn's United Service Magazine

Dauphiné (Le). *Revue littéraire et artistique*

Génie Civil (Le). *Revue générale des industries françaises et étrangères*

Journal de médecine, de chirurgie et de pharmacologie (*Société des Sciences médicales et naturelles de Bruxelles*)

L'Illustration, Journal Universel

Magasin Pittoresque (Le)

Nouvelles Annales des Voyages (Les)

Nouvelles géographiques et coloniales (Les)

Nouvelle revue (La)

Revue française de l'étranger et des colonies (La)

Revue de Paris (La)

Revue de psychiatrie et de psychologie expérimentale (La)

Revue des Deux Mondes (La)

Revue Maritime et coloniale (La). Cf. *Annales maritimes et coloniales*.

Revue Maritime (La). Cf. *Annales maritimes et coloniales*.

Royal United Service Institution (RUSI)

United Service Journal and Naval and Military Magazine (The). Cf. *Colburn's United Service Magazine*

Yacht (Le)

5. RÉCITS DE VOYAGE, TRAVAUX GÉOGRAPHIQUES, HISTORIQUES ET JURIDIQUES

Anonyme, *Musée de San Martino à l'île d'Elbe, Catalogue des objets de souvenir et d'intérêt historique réunis dans le monument érigé par le prince Anatole de Demidoff en 1856 et dans la villa habitée par l'Empereur Napoléon Premier en 1814*, Florence, Imprimerie Le Monnier, 1860.

Anonyme, *Souvenirs de Syrie. Expédition française de 1860*, Plon, 1903.

Cortembert (E.), *Histoire des progrès de la géographie de 1857 à 1874*, Paris, Paul Dupont, 1875.

Cussy de (baron Ferdinand), *Phases et causes célèbres du droit maritime des nations*, Paris, 1856.

Damas (R. P., Amédée de) s.j., *Histoire des Petits Missionnaires et des Pauvres Filles de la Mission du Sacré-Cœur de Zahleh au Mont Liban. Rapport adressé à Son Excellence M. L'amiral Romain-Desfossés, Président de l'Oeuvre des Ecoles d'Orient*, Paris, 1862.

Dufourmantelle (Ch.), *Une Visite au Gibraltar italien. Excursion du yacht Euxène à la Maddalena*, Ajaccio, Toussaint Massel, 1893.

Durand-Brager (Jean-Baptiste Henri), *Voyage dans la Mer Noire, le Bosphore, la Mer de Marmara et les Dardanelles par H. Durand-Brager. Vingt-quatre vues dessinées d'après nature et lithographiées par Sabatier*, Eug. Cicéri et Ph. Benoist, Paris, Goupil & Cie, s. d. (vers 1855).

Fouqué (M. F.), « Premier rapport sur une mission scientifique à l'île Santorin », 1^{er} juin 1867, dans *Archives des Missions Scientifiques et littéraires*, Ministère de l'Instruction Publique, deuxième Série, tome IV, troisième livraison, Paris, Imprimerie Nationale, 1868, p. 223-252.

Gauthier (Théophile), *Voyage pittoresque en Algérie* (1845), édité avec une introduction et des notes par Madeleine Cottin, Librairie Droz, Genève-Paris, 1973.

Idem, *Voyage en Espagne* (1843), Paris, Juilliard, 1964.

Idem, *Constantinople*, (1853), Paris, Christian Bourgeois, 1991.

Heraud (John A.), *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas with Memoirs, compiled from the logs and letters of a midshipman*, Londres, James Fraser, 1837.

Levot (Prosper-Jean), *Récits de naufrages, incendies, tempêtes et autres événements de mer*, Paris, Éd. Challamel aîné, coll. « Bibliothèque et questions coloniales et maritimes », 1867¹¹¹⁴.

Malte-Brun (Konrad), *Précis de la Géographie Universelle ou description de toutes les parties du monde sur un plan nouveau, d'après les grandes divisions naturelles du Globe*, (...), Paris, F. Buisson, 1810-1829.

¹¹¹⁴ Rééd. sous le titre *La Méduse et autres naufrages*, Paris, Éd. Raymond Castells, 1998.

Malte-Brun (K. et V. A.), *Géographie complète et universelle ou description de toutes les parties du monde sur un plan nouveau, précédée de l'histoire de la géographie chez les Peuples anciens et modernes (...)*, Paris, Penaud Frères, 1851-1854.

Martens (Charles), *Du Spitzberg au Sahara. Étapes d'un naturaliste au Spitzberg, en Laponie, en Écosse, en Suisse, en France, en Italie, en Orient, en Egypte et en Algérie*, Paris, J. -B. Baillièrre et fils, 1866.

Ortolan (Théodore), *Règles internationales et diplomatie de la mer par Théodore Ortolan, capitaine de vaisseau, officier de la Légion d'honneur, quatrième édition mise en harmonie avec le dernier état des traités, suivie d'un appendice spécial contenant, avec les actes du Congrès de Paris de 1856, les principaux documents officiels relatifs à la dernière guerre d'Orient et à la guerre actuelle d'Amérique*, Plon, t. 1, 1864,

Pâris (contre-amiral Edmond), *Souvenirs de Jérusalem. Album dessiné par le contre-amiral Paris*, Paris, 1862.

Poujoulat (Baptistin), *La Vérité sur la Syrie et l'expédition française*, Paris, 1861.

Reclus (Elisée), *L'Europe méridionale*, coll. « Nouvelle Géographie universelle », *La Terre et les Hommes*, tome 1, Paris, Hachette, 1876.

Reinach (Salomon), *Conseil aux voyageurs archéologues en Grèce et dans l'Orient hellénistique*, Paris, E. Leroux, 1886.

Salvador (Edouard), *L'Orient, Marseille et la Méditerranée*, Paris, Amyot, 1854.

Servonnet (LV. J.) et Lafitte (Dr.), *En Tunisie, Le golfe de Gabès en 1888*, Paris, Challamel et C^{ie}, 1888.

Smyth (William Henry), *The Mediterranean, a memoir physical, historical and nautical*, Londres, J. W. Parker and son , 1854.

Vogüe (E. M. de), *Souvenirs et visions*, Paris, Plon, 1887. Tout particulièrement le chapitre VII. « La Crimée ».

Verasis (François), *Souvenir de Syrie*, Milan, 1861.

Weil (J.), *Les Juifs protégés français aux Echelles du Levant et en Barbarie*, Paris, 1886.

6. ÉCRITS SUR LES FORCES NAVALES DE LA FRANCE ET DES PUISSANCES MÉDITERRANÉENNES

6. 1. Histoire, imaginaires et mémoire de la Marine (études, essais, romans)

Ancien officier (Un) (Pech de Cadel), *Histoire de l'École navale et des institutions qui l'ont précédée*, Paris, Maison Quantin, 1889.

Bazancourt (baron de), *L'expédition de Crimée. La Marine française dans la mer Noire et la baltique. Chroniques maritimes de la guerre d'Orient*, Paris, Librairie Damyot, s. d. vers. 1858-1859.

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

Bouët-Willaumez (Contre-amiral comte E.), *Batailles de terre et de mer jusques et y compris la bataille de l'Alma*, Paris, Librairie militaire, 1855.

Capitaine de Vaisseau (Un) (pseudonyme du vicomte d'Argiot de la Ferrière), *Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, de Lissa, du Cap Finistère, et de plusieurs autres batailles navales depuis 1798 jusqu'en 1813, suivie de la relation du combat de Navarin*, Paris, Bachelier, F. Didot, Baudoïn, 1829.

Carpentier (Napoléon), *Tanger et Mogador*, Paris, L. Mercier, 1845.

Danrit (capitaine) (pseud. du Commandant Émile Augustin Driant), *Guerre maritime et sous-marine*, Paris, Flammarion, 1908.

Destrem (Jean) et Clerc-Rampal (Georges), *Catalogue raisonné du musée de la Marine*, Paris, Imprimerie française, 1909.

Du Pin de Saint-André (contre-amiral Blaise, Ernest, Victor), *Affaires d'Orient en 1839-1840-1841. Journal d'un officier de la Station du Levant*, Paris, 1889.

Fresse-Montval, (A.), *La France illustrée par ses marins ou prodiges de valeur. Expéditions militaires, Actes de dévouement, Voyages savants des Marins français, anciens et modernes, avec une introduction ou précis historique sur la Marine française*, Paris, Librairie enfantine et juvénile, P. Maumus, 1844.

Garçon (Augustin), *Les batailles imaginaires. Le combat naval de Port-Saïd en 1886, entre les flottes alliées de la France et de Turquie contre celle d'Angleterre*, Paris-Limoges, Charles-Lavauzelle, 1886.

Ginoux (Charles), *Notice des tableaux, sculptures et autres objets d'art exposés dans les galeries*, Toulon, Musée-Bibliothèque de Toulon. 1900.

Hennequin (M.), *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, t. III, Paris, Regnault éditeur, 1837.

Jal (Auguste), *De Paris à Naples, Études mineures de marine et d'Art*, Paris, Allardin, 1836.

Idem, *Les soirées du gaillard d'Arrière*, Paris, Charles Gosselin, 1840.

Idem, *Souvenirs d'un homme de Lettres (1795-1873)*, Paris, Léon Téchener, 1877.

Jurien de la Gravière (Edmond), *La marine d'autrefois. Souvenirs d'un marin d'aujourd'hui. La Sardaigne en 1842. La marine des Grecs au siècle de Troie. Recherche d'un danger signalé au sud du Toro (côtes de Sardaigne). Services du vice-amiral Lalande*, Paris, Librairie de Louis Hachette et Compagnie, 1865.

Idem, *La Marine des Ptolémées et la marine des Romains*, Paris, 1885.

La Martinière (LV, Henri-Joseph de), *La Marine française en Crète*, Paris, Librairie Militaire R. Chapelot, 1911.

La Porte (Ingénieur Hydrographe en chef Florian), « La guerre de Crimée vue par un officier de marine », *Revue Maritime et coloniale*, 1^{er} semestre 1929 - 2nd semestre 1929, p. 433-455.

Lamothe (Alexandre de), *Espérit Cabassu. Exploits d'un mousse au Tonkin*, Paris, Librairie Blériot, 1886.

Miot (amiral Paul-Émile), *Promenade au musée de la Marine*, Paris, Imprimeries réunies, 1898.

Morel-Fatio (Léon), *Notice des collections du musée de Marine exposées dans les galeries du musée impérial du Louvre*, 1^{ère} partie, *Musée Naval*, Paris, Charles de Mourgues Frères, 1865, p. I-XIV.

Troude (O.), *Les Batailles Navales de la France*, 3 t., Paris, Challamel l'Aîné, 1867.

Vigy, (J.), *Abrégé d'histoire de la marine française, à l'usage de nos écoles primaire et des marins des équipages de la flotte*, Paris, Garnier Frères, s. d. vers 1900.

6. 2. Unités, matériels, tactique et stratégie

Bonnefoux Baron de (CV) et (VA) Pâris M. E., *Traité des manoeuvres de mer à bord des bâtiments à voiles, et à bord des bâtiments à vapeur*, Paris, Arthus Bertrand, Paris, 2^{ème} édit. , 1866.

Bouët-Willlaumez (amiral, comte E.), *Questions et réponses au sujet de nos forces navales*, Paris, 1871.

Busk (Hans), *The Navies of the World ; their present state, and future capabilities*, Routledge, Londres, 1859,

Cavelier de Cuverville, M. *Progrès réalisés par l'Artillerie navale de 1855 à 1880. Coup d'oeil d'ensemble*, Paris, 1881.

Dupuy de Lôme, M., *Mémoire sur la construction des bâtiments en fer adressé à M. le Ministre de la Marine et des Colonies*, Paris, Artus Bertrand, 1844.

Eardley Wilmot (Commandant S. Marow), *The Development of Navies during the last half-century, chapitre XII, Foreign Navies-Europe*, Londres, Seeley & Co., 1892.

De Missiessy, *Études comparatives sur l'armement des vaisseaux en France et en Angleterre*, Paris, Librairie scientifique et industrielle de L. Mathias, 1849.

Lullier (Charles Ernest des Vosges), *Mission politique et maritime de la France au XIX^e siècle*, Paris, E. Dentu et F. Humbert, 1865.

Renard (Léon), *Carnet de l'Officier de Marine pour 1890*, Paris, Berger-Levrault, 1890,

Sauvaire-Jourdan, (A.), *La Marine de guerre*, 1910. Reprint éditions Decoopman, Saint-Laurent-Le-Minier, 2015.

Tupinier (baron Jean-Marguerite), *Considérations sur la Marine et sur son budget*, Paris, 1841.

6. 3. Hydrographie/océanographie

Cloué (G. C.), *Renseignements hydrographiques sur la mer d'Azoff, complétés à l'aide de quelques notes dues à plusieurs officiers de marine et à MM. PLoix et Manen ingénieurs hydrographes*, Paris, Firmin Didot, Frères, Fils et C^{ie}, 1856.

Clerc-Rampal (Georges), *Les îles d'Hyères. Hydrographie, pêche*, 1896.

Dayman (Commander Joseph), *Deep Sea Soundings in the Bay of Biscay and Mediterranean Sea, made in HMS Firebrand*, Londres, George E. Eyre and William Spottiswoode, 1860.

Julien, (E.), *Note sur le danger signalé au sud de Toro*, 1847.

Lieussou, (Ingénieur hydrographe Aristide), *Études sur les ports de l'Algérie*, 2^{me} édition, Paris, 1857.

- Mouchez (Contre-amiral Amédée-Ernest), *La côte et les ports de l'Algérie du point de vue de la colonisation*, Paris, Chalamel, Avril 1881,
- Perrier (Edmond), *Les explorations sous-marines*, 2^{ème} édition, Paris, Librairie Hachette, 1891.
- Smyth (CV William Henry, Royal Navy), *Sketch of the present state of the Island of Sardinia*, Londres, John Murray, 1828.
- Idem*, *The Mediterranean, a memoir physical, historical and nautical*, Londres, J. W. Parker and son, 1854.
- Sonrel (L.), *Le fond de la mer*, Paris, Hachette, 1868.
- Spratt (Thomas Abel Brymage), *Travels and Researches in Crete*, 2 vol., Londres, John Van Voorst, 1865.
- Wünschendorff, (E.), *Traité de télégraphie sous-marine*, Paris, Librairie polytechnique, Baudry et C^{ie}, 1888.

6. 4. Travaux médicaux (manuels, thèses, topographies médicales)

- Averous (Dr.) et Brunet (Dr.), « Les blessés de la Maine à Casablanca aux journées des 5, 6, 7 août 1907 », extrait des *Archives de médecine navale*, n° 89, juin 1908, Paris Imprimerie nationale, 1908.
- Battarel (François-Pélagie), *Relation médico-chirurgicale de la campagne de la frégate à vapeur le Vauban dans la mer Noire, du mois de juillet 1854 au mois de mars 1855*, thèse de médecine, Montpellier, 1859.
- Beau (Louis-Hercules), *Du bubon vénérien et de son traitement local en particulier*, thèse de médecine, Montpellier, 1850.
- Berger (Charles) et Rey (Henri), *Répertoire bibliographique des travaux des médecins et des pharmaciens de la marine française 1698-1873, suivi d'une table méthodique des matières*, Paris, J. B. Baillièrre et fils, 1874.
- Bertrin (Pierre), *Considérations sur le scorbut observé sur la flotte de la mer Noire pendant l'épidémie de 1855*, thèse de médecine, Montpellier, 1856.
- Brouardel et Mosny, *Traité d'Hygiène*, t. X, Hygiène navale, Paris, J.B. Baillièrre, 1906.
- Capdeville (M. de), *Des secours à donner aux blessés pendant le combat à bord des bâtiments de guerre*, thèse de médecine, Montpellier, 1868.
- Chantemesse (A.), Borel (F.) et Dupuy, (J.), *Traité d'Hygiène maritime*, deux parties, Paris, Octave Doin et fils, 1909.
- Chenu (J. C.), *Rapport au conseil de santé des Armées sur les résultats médico-chirurgicaux aux ambulances de Crimée et des hôpitaux militaires français en Turquie*, Paris, Victor Masson et Fils, J. Dumaine, librairie militaire, 1865.
- Davin (A.-F.-Gustave), *De l'Iodure de potassium, au triple point de vue chimique, médical et pharmaceutique*, thèse de médecine, Montpellier, 1850.
- Dhoste (Georges), *Des navires-hôpitaux*, thèse de médecine, Montpellier, 1870.
- Duchateau, Jan et Planté, *Hygiène navale*, Paris, J-B. Baillièrre et Fils, 1906.

- Dusault (Paul), *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.
- Ferris (F.), *Quelques aperçus sur le traitement de la blennorragie chronique*, thèse soutenue à Montpellier, 1871.
- Fonsagrives (Jean-Baptiste), *Traité d'hygiène navale ou de l'influence des conditions physiques et morales dans lesquelles l'homme de mer est appelé à vivre et des moyens pour conserver sa santé*, Paris, J.-B. Baillière, 1856.
- Idem*, *Hygiène et assainissement des villes*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1874,
- Gueit (Joseph-Jules), *Essai sur le scorbut observé à bord du vaisseau le Henri IV pendant la campagne de Crimée*, thèse de médecine, Montpellier, 1858.
- Guillou (Louis-Jean), *Souvenir de l'ambulance de tranchée. Années 1854-1855*, thèse de médecine, Montpellier, 1857.
- Henriot (Joseph), *Quelques observations sur les fièvres intermittentes*, thèse de Médecine, Montpellier, 1860.
- Huot (Louis), *Des injections mercurielles massives dans le traitement de la syphilis*, thèse présentée et soutenue à Montpellier, Montpellier, 1890.
- Jacolot (Aristide-Alphonse-Marie), *Relation médicale de la campagne de la corvette l'Artémise en Islande (1857). Aperçu topographique, hygiénique et nosologique de cette île*, thèse de médecine, Paris, 1861.
- Lauvergne (M.), *Choléra-morbus en Provence, suivi de la biographie du docteur Fleury*, Toulon, Aug. Aurel, 1836.
- Lauvergne (Ernest), *Le matelot esquisse d'hygiène nautique*, thèse de médecine, Montpellier, 1862.
- Lebozec (Jean-Auguste Marin), *Relation médicale de la campagne du vaisseau l'Alger dans la mer Noire principalement pendant son séjour dans la baie de Kamiesch*, thèse de médecine, Montpellier, 1859.
- Lefèvre (Amédée), *Observations sur les maladies les plus fréquentes du Levant*, thèse de médecine, Montpellier, 1827.
- Léon (Auguste-Antoine), *De l'Hôpital à bord des navires de l'État*, thèse de médecine, Montpellier, 1867.
- Lévy (Michel), *Traité d'Hygiène publique et privée*, 2 t., 5^{ème} édition, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1869.
- Lossouarn (Émile), *Considérations sur des plaies d'armes à feu*, thèse de médecine, Montpellier, 1870.
- Marroin (Dr. A.), *Histoire médicale de la flotte française dans la mer Noire pendant le guerre de Crimée*, Paris, J. Baillière et fils, 1861.
- Mauger (Paul), *Étude des causes et du traitement du scorbut observé dans la mer Noire pendant la campagne de Crimée*, thèse de médecine, Paris, 1856.

Ozanam (J. - A.), *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.

Reynaud (Auguste), *Traité pratique des maladies vénériennes*, Toulon-Paris, 1845.

Rochard (Jules), « Du service chirurgical de la Flotte en temps de guerre. Dispositions à prendre, pour le combat, à bord des différents navires. Soins à donner aux blessés dans les batailles navales et dans les débarquements », dans Louis Saurel, *Traité de chirurgie navale*, J.B. Baillière, 1861, p. 1-101.

Salva (Adolphe), *Quelques considérations hygiéniques sur Alger et ses habitants en 1832*, Thèse de médecine, Montpellier, 1832.

Saurel (Louis), *Traité de Chirurgie navale*, J.B. Baillière, 1861.

6. 5. Correspondances, journaux, autobiographies et biographies

6. 5. 1. Pays étrangers

Beresford (Sir Charles), *The Memoirs of Sir Charles Beresford written by Himself*, Londres Methuen and Co, 1914.

Bourchier, (Lady), *Selections from the Letters (private and professional) of Sir Henry Codrington, Admiral of the Fleet*, Londres, 1880.

Bridge (Amiral Sir Cyprian), *Some Recollections*, Londres, John Murray, 1919.

Briggs (Sir J. H.), *Naval Administration 1827 to 1892. The experience of 65 years*, Londres, 1897.

Eardley-Wilmot (CV S.), *Life of Vice Admiral Edmund, Lord Lyons, 1790 to 1858*, Londres, 1898.

Elers-Napier (Major-General), *Life and correspondance of Admiral Sir Charles Napier*, Londres, Hurst et Blackett, 2 vol. 1862.

Fanshawe (Amiral Sir Edward Gennys), *A Record. Notes-journals—Letters, written and compiled by Alice E.J. Fanshawe*, Londres, 1904.

Fisher (Lord), *Memories. Records*, Londres, 1919.

Hamilton, (Amiral Sir Vesey), *L'Amirauté anglaise. La constitution, le caractère, les fonctions du conseil d'Amirauté et des services civils qu'il dirige*, Paris, 1897.

Hardman (Frederick), *The Spanish Campaign in Morocco*, Londres, William Blackwood and Sons, 1860,

Harris (Amiral Sir Robert Hastings) *From Naval Cadet to Admiral. Half a century of Naval Service and Sport in Many Parts of the World*, Londres, Cassell and Co, 1913.

Hobart-Pacha, *Sketches from my Life*, Londres, Longmans and Green, 1886.

Macintosh (Général A. F.), *A Military Tour in European Turkey, the Crimean, and on the Eastern Shores of the Black Sea*, 2 vol, Londres, 1854.

Marder (Arthur J.), *Fear God and Dreadnought. The correspondence of Admiral of the Fleet : Lord Fisher of Kilverstone*, 2 vol., Londres, Jonathan Cape, 1952.

Maurice (J. F.), *Military History of the Campaign of 1882 in Egypt*, Londres, 1887.

Mundy (Amiral Sir Rodney), *HMS Hannibal at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861, with notices of Garibaldi, Francis II and Victor Emmanuel*, Londres, 1863.

Otway (Sir Arthur), *Autobiography and Journals of Lord Clarence E. Paget, G.C.B.*, Londres, Chapman and Hall, 1896.

Phillimore (Amiral Augustus), *The Life of Admiral of the Fleet Sir William Parker*, 3 vol., Londres, Harrison, 1876-1880.

Scott (Amiral Sir Percy), *Fifty years in the Royal Navy*, Londres, John Murray, 1919.

Slade (Adolphus), *Records of Travels in Turkey, Greece & C.*, vol. 1, 2^{ème} édition, Londres, Saunders and Otley, 1833.

Slade (Amiral Sir Adolphus), *Turkey and the Crimean War : A narrative of Historical Events*, Londres, Smith, Elder and C^o & Cornhill, 1867.

William (H. Noel), *The Life and Letters of Admiral Sir Charles Napier K.C.B.*, Londres, Hutchinson and C^o, 1917.

6. 5. 2. France

a. Commissaires et médecins

Aude (Dr. Ph.), *Le docteur Jules Roux Inspecteur-Général du Service de Santé de la Marine, Sa vie, ses travaux*, Toulon, s. é., 1879.

Coquerel (Médecin de 1^{ère} classe de la Marine Jean-Charles), *Lettres d'un marin à sa famille (1840-1867)*, Paris, 1870.

Pellarin (Charles), *Souvenirs anecdotiques. Médecine navale, Saint-simonisme, Chouannerie*, Paris, Librairie des sciences sociales, 1868.

Galvan (Jean-Pierre; éditeur), *Correspondance générale d'Eugène Sue*, vol. 1 (1825-1840), Paris, Honoré Champion 2010.

Girard (B.), *Souvenirs maritimes 1881-1883. Journal de bord d'une campagne en Tunisie, en Égypte et dans le Levant sur le cuirassé « Le La Galissonnière » qui portait le pavillon de M. Le contre-amiral Conrad, commandant en chef*, Paris, Chamuel, 1895.

Louet (Ernest), *Expédition de Syrie. Beyrouth, le Liban, Jérusalem 1860-1861. Notes et Souvenirs*, Paris, 1862.

b. Officiers de marine, ingénieurs hydrographes, officiers du génie maritime

Anonyme, *Le vice-amiral Baron Grivel*, Brest, J. B. Lefournier Aîné, 1869.

Anonyme, (Rohault de Fleury Hubert et Georges), *Le commandant de Belvèze, Lettres choisies dans sa correspondance, 1824-1875*, Bourges, 1882.

Anonyme, *Quelques pages de la vie d'un marin. Le commandant Trève, d'après sa correspondance*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1887.

Anonyme, « Souvenirs d'un vieux capitaine de frégate publiés par son fils (suite), Bataille de Navarin », *Revue de Bretagne, de Vendée et d'Anjou*, 1891, t. V, 35^e année, p. 208-222.

- Anonyme, *Le Vice-Amiral Bergasse du Petit-Thouars d'après ses notes et sa correspondance 1832-1890*, Librairie académique Didier, 1906.
- Anonyme, « Rapport de reconnaissance de Tabarka d'après le Lieutenant de Vaisseau Cluze commandant la canonnière *La Hyène* », *Revue internationale d'Histoire Militaire*, n° 18, 1956, p. 419-423.
- Aube (Amiral Théophile), *À terre et à bord. Notes d'un marin*, Paris-Nancy, 1884.
- Azzola (Olivier), « 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*, 51, 2012, p. 89-109.
- Barbou (Alfred), *L'Amiral Pothuau*, Paris, Jouvot et Cie, 1882.
- Bergasse Dupetit-Thouars (Abel Nicolas), *Le vice-amiral Bergasse d'après sa correspondance*, Paris, Perrin, 1906.
- Berthaud (Comte de), *L'Amiral Bergasse du Petit-Thouars*, Abbeville, Librairie Paillard, s. d.
- Blot (J.), *Campagne de l'Iphigénie, croiseur école d'application des aspirant. Souvenirs d'un officier de Marine*, Paris, P. Lethielleux éditeur, s. d. [1894].
- Buchard (H.), *L'Amiral Cloué. Sa Vie. Récits maritimes contemporains*, Paris, Charles Delagrave, 1893.
- Capella (M. E. de), *Notice sur Lieussou Jean-Pierre-Hippolite-Aristide, ingénieur hydrographe de la Marine*, Le Mans, 1862. Tiré à part du « Bulletin de la Société d'Agriculture, Sciences et Arts de la Sarthe ».
- Constantin (Léopold) (pseudonyme de Léopold Pallu de la Barrière), *Six mois à Eupatoria (souvenirs d'un marin)*, Paris, Alexandre Cadot, s. d.
- Dartige du Fournet (Louis René-Charles), *Journal d'un commandant de la Comète*, 1897.
- Idem*, *Heures lointaines, souvenirs d'un marin*, 1928.
- Daveluy (René), *Réminiscences*, 2 t., Paris, CFHM-Economica 1991¹¹¹⁵.
- Dortet de Tesson (Louis-Urbain), *Notice sur les travaux scientifiques de M. de Tesson, ingénieur-hydrographe (en retraite), correspondant de l'Institut (section de géographie et de navigation)*, Paris, Mallet-Bacchelier, 1860.
- Duplomb (Charles), *Récits maritimes ou lettres inédites de marins français*, Paris, Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales, 1925.
- Eudel (Paul), *Journal de bord de mon frère*, Savenay, s. é., 1897.
- Faramond (de la Fajole) (Amiral de), *Souvenirs d'un Attaché naval en Allemagne et en Autriche, 1910-1914*, Paris, Librairie Plon, 1932.
- Favin-Levêque (Amiral) *Souvenirs de mer et d'ailleurs*, Versailles, Les 7 vents, 1990
- Faye (J. de la), *Une famille de marins. Les Du Petit-Thouars*, Paris, Bloud et Barral, 1893.
- Frémy (Raymond), « Navarin vu par un enseigne », *Comité de Documentation Historique de la Marine, Communications 1988-1989*, p. 3-53.
- Hennequin (M.), *Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers*, t. III, Paris, Regnault éditeur, 1837.

¹¹¹⁵ Ces souvenirs furent publiés dans les années 1960 dans la *Revue Maritime*.

Jobbé-Duval (Émile), *Mémoires du Baron de Bonnefoux, capitaine de vaisseau 1782-185 ??*, Paris, Plon-Nourrit, 1900.

Jurien de la Gravière (Amiral Edmond), *L'Amiral Baudin*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1888.

Idem, *L'Amiral Roussin*, Paris, Plon, 1888.

Idem, *Souvenirs d'un Amiral*, Association des Amis du musée de la marine, Paris, 1977.

L'Hospital (Joseph), Saint-Blancard (Louis de), *Correspondance intime de l'Amiral de La Roncière Le Noury avec sa femme et sa fille (1855-1871)*, publiée pour la première fois pour la Société de l'Histoire de France (Série postérieure à 1789), tome premier (2 avril 1855-25 janvier 1861), Paris, Librairie ancienne Honoré Champion, 1878.

La Porte (Ingénieur Hydrographe en chef Florian), « La guerre de Crimée vue par un officier de marine », *Revue Maritime et coloniale*, 1^{er} semestre 1929 - 2nd semestre 1929, p. 433-455.

Monnier (Paul), *Note sur les travaux de M. Monnier, Ingénieur-hydrographe de la marine de première classe, Officier de la Légion d'Honneur*, Paris, 1842.

Pocard-Kerviler (Joseph), *Mémoires d'un capitaine de frégate, I. Campagnes du Levant (1826-1834)*, Archives familiales, 2010¹¹¹⁶.

Reyniers (colonel F.), « Un officier de marine Saint Simonien, le lieutenant de frégate plus tard amiral, Fourichon et la campagne du brigantin « Le Dragon » aux échelles du Levant en 1855, Documents inédits 1831-1833, *Actes du 87^o congrès national des Sociétés Savantes*, 1963, pp. 489-512.

Schwerer (Amiral), *Souvenirs de ma vie maritime 1878-1914*, Paris, À l'Étoile, 1933.

Sourville (Eugène), *Mes souvenirs maritimes (1837-1863)*, Paris, 1914.

Tréfeu (Étienne), *Nos Marins*, Paris-Nancy, Berger-Levrault et Cie, éditeur, 1888.

Tupinier (Jean-Marguerite), *Mémoires du baron Tupinier (1779-1850)*, texte établi et annoté par Bernard Lutun, 1994.

Vennin (Louis), *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Commentés et annotés par Jean-Philippe et Claude Bernard, Edit. Christian, 2008¹¹¹⁷.

7. HOMMES D'ÉTAT, MILITAIRES ET DIPLOMATES

Cambon (Paul,) *Lettres de Paul Cambon, ambassadeur de France au président de la République Félix Faure (1895-1899)*, Paris, Pedone, 1955.

Cornulier-Lucinière (Général Comte de), *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.

Ducrot (Général), *La Vie militaire du général Ducrot, d'après sa correspondance (1839-1871)*, publiée par ses enfants, 2 tomes, Paris, Plon Nourrit, 2^{eme} édition, 1895.

¹¹¹⁶ Texte retranscrit par Pierre de Boishéraud en 2010 et disponible sur la Toile. Une partie des carnets du CF Pocard-Kerviler a été publiée en 1889 par son fils.

¹¹¹⁷ Consulté après la soutenance, ce livre — le premier chapitre — offre sur la société stambouliote, les obligations protocolaires et les relations naval-civiles des années 1912-1913 des impressions intéressantes et pas mal de cancans pleins de sève.

- Faure (Félix) : Bertrand Joly (éditeur), *Félix Faure. Journal à l'Élysée (1895-1899)*, éditions des Équateurs, 2009.
- Hanoteaux (Gabriel), *Mon temps*, vol. II et IV, Paris, Plon, 1938 ; 1947.
- Lockroy (Édouard), *La Marine de guerre. Six mois rue Royale*, Paris, Nancy, Berger-Levrault, 2^{ème} édition, 1897.
- Patiens (pseudonyme de Gaston Moch), *La défense nationale et la Défense des côtes*, Berger-Levrault et Cie, Paris-Nancy, 1894.
- Randon (Maréchal), *Mémoires du maréchal Randon*, 2 vols., 1875-1877.
- Raymond (Jean-François), *La Grèce de Gobineau. Correspondance politique d'Arthur de Gobineau Ministre de l'Empereur à Athènes 1864-1868*, Les Textes français, Paris, 1985.
- Rochemonteix (C. de), *Le Liban et l'expédition française de Syrie (1860-1861). Documents inédits du général A. Ducrot*, Paris, 1921¹¹¹⁸.
- Tardieu (André), *Questions diplomatiques de l'année 1904*, Paris, Alcan, 1905.
- Idem*, *La France et les Alliances. La lutte pour l'équilibre*, Paris, Alcan, 1909.
- Thouvenel (Édouard-Antoine), *Trois années de la Question d'Orient 1856-1859*, Paris, 1897.
- Thouvenel (L.), *Pages de l'Histoire du Second Empire 1854-1866, d'après les papiers de M. Thouvenel, ancien ministres des Affaires étrangères (1854-1866)*, Paris, Librairie Plon, 1903.
- Viel-Castel (Horace), *Mémoires sur le règne de Napoléon III 1851-1864*, Robert Laffont, Bouquins, 2005, 1200 p. Réédition critique, présentée par Eric Anceau, de l'édition posthume parisienne de 1888.

¹¹¹⁸ S'y trouve une partie de la correspondance privée de l'amiral Le Barbier de Tinan.

BIBLIOGRAPHIE

Ont été reportés dans cette bibliographie les ouvrages et les études ayant été cités plusieurs fois dans notre mémoire ou présentant un intérêt direct avec les questions et les thèmes qui sont au centre de notre travail. Une partie non négligeable des références données dans l'appareil de notes n'a donc pas été reproduite ici. Les ouvrages, communications et contributions cités dans cette bibliographie sont répartis dans l'une des cinq rubriques suivantes. Quand il semblait nécessaire de répéter une référence sous deux, voire trois rubriques distinctes, nous l'avons fait, sans vouloir abuser de cette licence, afin de ne pas gonfler l'appareil bibliographique.

- I. Ouvrages généraux (Histoire diplomatique, militaire, navale)
- II. Les mondes méditerranéens (territoires, sociétés, imaginaires)
- III. La France en Méditerranée : enjeux économiques et politiques
- IV. Marine française
- V. Marines de guerre étrangères

I. OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Abulafia (David), *The Mediterranean in History*, Londres, Thames and Hudson, 2003.
- Allain (Jean-Claude), *Agadir 1911*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1976.
- Allain (Jean-Claude), Guillen (Pierre), Soutou (Georges-Henri), Theis (Laurent) et Vaïsse (Maurice), *Histoire de la diplomatie française, II. De 1815 à nos jours*, Perrin, 2005.
- Ancel (Jacques), *Manuel historique de la Question d'Orient (1792-1923)*, Paris, Delagrave, 1923.
- Anderson (R. C.), *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, University Press, 1952.
- BATTESTI I-II** : Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, 2 t., Vincennes, Université de Savoie-Service historique de la marine, 1997.
- Baumont (M.), *La Méditerranée et les problèmes méditerranéens de 1869 à 1939*, t. I, Centre de Documentation Universitaire, coll. « Les cours de Sorbonne », 1957-1958.
- Bély (Lucien) et al. (dir.), *Dictionnaire des ministres des Affaires étrangères, 1589-2004*, 2005, Fayard,
- Béranger (Jean) et Soutou (G.-H.), *L'ordre européen du XVI^e au XX^e siècle*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 1998.
- Black (Jeremy), *Warfare in the Eighteenth Century*, Londres, Cassell, Cassel History of Warfare, 1999.
- Blondy (Alain) : *Bibliographie du monde méditerranéen. Relations et échanges (1453-1835)*, Paris, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, 2003.
- BRISOU I-II** : Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine française au XIX^e siècle*, 2 t., Vincennes, Service historique de la Marine, 2001.
- Cabanes (P.) (sous la dir. de), *Histoire de l'Adriatique*, Seuil, 2001.

- Cabantous (Alain) et Buti (Gilbert), *De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*, Belin, 2018.
- Calafat (Guillaume), *Une mer jalouée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Paris, Seuil, coll. L'Univers Historique, 2019.
- Corvisier (André), sous la dir. de, *Histoire militaire de la France*, 4 vol., Paris, PUF, 1992.
- Doise (Jean) et Vaïsse (Maurice), *Diplomatie et outil militaire. Politique étrangère de la France, 1871-1969*, Paris, Imprimerie Nationale, 1987.
- Drévilion (Hervé), sous la dir. de, *Histoire militaire de la France*, t. II, *De 1870 à nos jours*, Perrin, 2018,
- Fontenay (Michel), *La Méditerranée entre la Croix et le Croissant. Navigation, commerce, course et piraterie (XVI^e-XIX^e siècle)*, Éditions classiques Garnier, Les Méditerranées, Paris, 2010.
- Girault (René), *Diplomatie européenne. Nations et impérialismes 1871-1914*, Petite bibliothèque Payot, 1997.
- Hajjar (Joseph), *L'Europe et les Destinées du Proche-Orient*, Damas, édit. Tlam, 1988.
- Halpern (Paul G.), *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Harvard, 1971.
- Holland (Robert), *Blue-Water Empire. The British in the Mediterranean since 1800*, Allen Lane, 2012.
- Horden (Peregrine) et Purcell (Nicholas), *The corrupting Sea : A study of Mediterranean History*, Oxford, Blackwell, 2000.
- King (Charles), *The Black Sea, A History*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
- Leanca (Gabriel), *La politique extérieure de Napoléon III*, L'Harmattan, 2012.
- Masson (Philippe), *De la mer et de sa stratégie*, Tallandier, 1986.
- Meynier (Gilbert) et Russo (Maurizio), *L'Europe et la Méditerranée. Stratégies politiques et culturelles (XIX^e et XX^e siècles)*, L'Harmattan, coll. Les cahiers des Confluences, 1999.
- Milza (Pierre) et Poidevin (Raymond), *La puissance française à la Belle Epoque : Mythe ou réalité ?*, Actes du colloque international organisé par le Centre d'Histoire de l'Europe du Vingtième siècle, le centre de recherches d'histoire des relations internationales de l'Université de Strasbourg III, et l'Institut Pierre Renouvin, Paris I, 14-15 décembre 1989, Bruxelles, Complexe, coll. Questions au XX^e siècle, 1992.
- Minassian (Gaïd), *Zones grises. Quand les États perdent le contrôle*, Paris, Autrement, coll. « Autrement Frontières », 2006.
- Renouvin (Pierre), *Les questions méditerranéennes de 1904 à 1914*, Paris, 1954.
- 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.
- Tramond (Joannès), Reussner (André), *Éléments d'Histoire maritime et coloniale contemporaine (1815-1914)*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1924.
- Villain-Gandossi (Charles), Durteste (Louis) et Busuttil (Salvino) (sous la dir. de), *Méditerranée mer ouverte*, t. I, International Foundation Malta, La Valette, 1987.

II. LES MONDES MÉDITERRANÉENS AU XIX^E SIÈCLE (1815-1914) : TERRITOIRES, SOCIÉTÉS, IMAGINAIRES

1. Les territoires et les populations maritimes et portuaires

1. 1. Méditerranée occidentale et centrale

Agulhon (Maurice) (sous la dir.de), *Histoire de Toulon*, Toulouse, 1980.

Bertrand, R. et A. Carol, « Commémorer les morts en mer les cénotaphes de Notre-Dame-des-Auzils à Gruissan », in X. Daumalin, D. Faget et O. Raveux (sous la dir. de) *La mer en partage : sociétés littorales et économies maritimes, XVI^e-XX^e siècle : études offertes à Gilbert Buti*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2016, p. 53-70.

Bouaziz (Ali), *Sfax. Ville moderne, les regards croisés de huit témoins français*, s. l. (s. d. Sfax), Exhauss Publishers, 2019.

Aubert (Paul), Chastagnaret (Gérard), Raveux (Olivier) (dir.), *Construire des mondes. Elites et espaces en Méditerranée, XVI^e-XX^e siècles*, Publications de l'Université de Provence, 2005.

Barniaudy (Clément), *Habiter au gré des vents en Méditerranée nord-occidentale*, thèse soutenue le 2 décembre 2016, sous la direction de Dominique Crozat, Université Paul-Valéry, Université Paul-Valéry, 2016. F

Bartolotti (Fabien), « Le béton à la mer. La construction d'ouvrages de protection portuaire en blocs artificiels dans l'espace méditerranéen (Années 1830-1870) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 27, 2019, p. 103-117.

Binet (Denis) et Coutancier (Benoît), « Les pêches côtières françaises sous la Restauration d'après les statuts de 1814 à 1835 », *Equinoxe*, n° 27-28, pp. 44-51 ; 39-51.

Bouchama (El Houssine), *La Guerre de Tétouan*, thèse d'histoire sous la direction d'André Martel, Montpellier III, 1984.

Caillé (Jacques), *Une ambassade autrichienne au Maroc en 1805*, Paris, Larose, 1957.

Cortès (José-Luis), « Fortunes de mer : naufrages sur les routes maritimes corses, d'après le *Mémoire statistique du quartier de l'isle de Corse (1816-1855)*, dans Gwendoline Plisson et al. (dir.), *Routes Maritimes*, Paris, CTHS, 2011, p. 25-40.

Daumalin (Xavier), Girard (Nicole), Raveux (Olivier), *Du savon à la puce. L'industrie marseillaise du XVII^e s. à nos jours*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2003.

Fichou (Jean-Christophe), « La signalisation maritime en Tunisie (1881-1920) ou les phares de la présence coloniale », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* 128, 2010, p. 246-262.

Fridenson (Patrick), « Mutation de la grande entreprise en contexte italien : Ansaldo », *L'Atelier du Centre de recherches historiques*, édition en ligne, 17 bis, 2017, mis en ligne le 21 novembre 2017, consulté le 30 avril 2021. URL : <http://journals.openedition.org.ezpupv.biu-montpellier.fr/acr/7972>.

Gaignebet (J. B.), « Les chantiers de constructions navales de La Seyne », *Revue de géographie alpine*, 1948, p. 411-424.

Grange (Daniel J.), *L'Italie et la Méditerranée (1896-1911)*, 2 vol., Rome, Collection de l'École française de Rome, 1994.

Martin (J. F.), *Histoire de la Tunisie contemporaine de Ferry à Bourguiba, 1881-1956*, Paris, L'Harmattan, 1993.

Louvier (Patrick) (sous la dir. de), *Le Languedoc et la mer (XV^e-XXI^e siècle)*, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2^{ème} édition, 2020.

Milbach (Sylvain) (dir.), *1860. La Savoie, la France, l'Europe, Actes du colloque de l'Université de Savoie 22-26 novembre 2010*, Actes du colloque « La Savoie, la France, l'Europe », Colloque international 22-26 novembre 2010, Chambéry, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2012.

Milza (Pierre), *Français et Italiens à la fin du XIX^e siècle*, 2 vol., Rome, Ecole Française de Rome, 1981.

Taïeb (J.), *Sociétés juives au Maghreb moderne (1500-1900)*, *Un monde en mouvement*, Maisonneuve et Larose, 2000.

Tavanne (Léa), *Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790). Histoire et environnement*, Mémoire de master 2, sous la dir. de Marc Conesa, 2016-2017.

1. 2. À l'est de Malte : le Levant, la mer Noire et la mer Rouge

Bilici (Faruk), Cîndea (Ionel), Popescu (Anca) (sous la direction de), *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIV^e-XXI^e siècles). Études à la mémoire de Mihail Guboglu*, Braïla, Musée de Braïla, éditions Istros, 2007.

Bocquet, (Jérôme), *Missionnaires français en terre d'Islam. Damas 1860-1914*, Les Indes Savantes, 2005.

Brunschwig (Henri), « Une colonie inutile : Obock (1862-1888) », *Cahiers d'études africaines*, vol. 8, n° 29, 1968. p. 32-47.

Charachidzé (Georges), « Les pirates de la mer Noire », *Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 142^e année, n° 1, 1998, p. 261-270.

Devore (Ronald Marvin), *British Military Consuls in Asia Minor 1878-1882*, PhD thesis, Indiana University, Mai 1973.

Hajjar (Joseph), *Le Vatican, la France et le catholicisme oriental (1878-1914). Diplomatie et Histoire de l'Eglise*, Bibliothèque Beauchesne, Religions, Société, Politique, 1979.

Heyberger (Bernard), « Les chrétientés du Proche-Orient », dans Jean-Marie Mayeur et alii (dir.), *Histoire générale du christianisme*, t. X, Paris, Desclée, 1997, p.150-162.

Laurens (Henry), « Qu'est ce qu'une crise d'Orient ? », *Relations Internationales*, n° 171, Automne (octobre-décembre) 2017, p. 9-16.

Moreau (Odile), *Réformes militaires ottomanes. 19^e-20^e siècles : nouvelles approches*, Istanbul, Isis, Analecta Isisiana, CXXXV, 2015.

Panzac (Daniel), *Commerce et navigation dans l'empire ottoman au XVIII^e siècle*, Istanbul, Isis, 1996.

Roussel (Claude-Youenn) & Forrer (Claude), *Alertes au Proche-Orient. La frégate l'Aigrette (1775-1776)*, Keltia Graphic, 2009.

Sabry (Mustapha), *L'empire égyptien sous Mohamed-Ali et la question d'Orient (1811-1849)*, Paris, 1930.

Skopelitis (Dimitri) et Zufferey (Dimitri), *Construire la Grèce (1770-1843)*, Antipodes, 2011.

Smyrnelis (Marie-Carmen) (dir.), *Smyrne, la ville oubliée ? 1830-1920*, Autrement, 2006.

Svoronos (N.G.), *Le commerce de Salonique au XVIII^e siècle*, Paris, PUF, 1956

Vacalopoulos Apostolos E., Svolopoulos Constantinos D., Kiraly Bèla K.(dir.), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the mid-Eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Thessaloniki, 6-8 juin 1985*, Thessaloniki, Institute for Balkan Studies, 1988.

Verdail (Chantal), *La Mission jésuite du Mont-Liban et de Syrie (1830-1864)*, Les Indes Savantes, 2011.

2. Sciences, savoirs et imaginaires français et européens

2. 1. Généralités

Annales historiques de la Révolution française, Dossier « L'image de l'ennemi à l'époque des guerres napoléoniennes », n° 369, Août-Septembre 2012.

Augeron (Mickaël), Poton (Didier) et Van Ryumbeke (Bertrand) (sous la dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, vol. I, *Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*, PUPS, Les Indes Savantes, 2009, 556 p.

Bellec (François), « *Les regards portés sur l'Amérique du Sud par les officiers de marine française au XIX^e siècle* », dans Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006, p. 89-112.

Bourguet (Marie-Noëlle) et al. (dir.), *Enquêtes en Méditerranée. Les expéditions françaises d'Égypte, de Morée et d'Algérie, Actes de Colloque, Athènes-Nauplie, 8-10 juin 1995*, Athènes, Institut de Recherches néo-helléniques, FNRS, 1999.

Bourguinat (Nicolas) (sous la direction de), *L'Invention des Midis. Représentations de l'Europe du Sud, XVIII^e-XX^e siècle*, Presses Universitaires de Strasbourg, 2015.

Cardepu (Vincent) et Jesné (Fabrice), « *Balkanisation. Histoire d'un concept* », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 107, 3^e trimestre 2012, p 3-12.

Deprest (Florence), « *L'invention géographique de la Méditerranée : éléments de réflexion* », *Espace Géographique*, t. 31, n° 1, 2002, p. 73-92.

El Hannabi (Hassan), « *De l'exclusion et des exclus à travers les récits de voyage au XIX^e siècle* », *Cahiers de la Méditerranée*, 69, 2004, p. 41-50.

Fergusson (Thomas), *British Military Intelligence 1870-1914, The development of a modern Intelligence Organization*, University Publications of America, 1984.

Gacoïn Lablanchy (Pauline), « *Le vicomte Eugène-Melchior de Vogüé et l'image de la Russie dans la France de la III^e République* », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, 1/2014 (n° 39), p. 65-78.

- Grateloup (Christian), *L'invention des continents. Comment l'Europe a découpé le monde*, Larousse, 2009.
- Holland (Robert), *The Warm South. How the Mediterranean shaped the British imagination*, New Haven-Londres, Yale University Press, 2018.
- Jeanneney (Jean-Noël), (dir.), *Une idée fautive est un fait vrai. les stéréotypes nationaux en Europe*, Odile Jacob, 2000.
- Laboulais (Isabelle), *Les usages des cartes (XVII^e-XIX^e siècle). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques*, Presses Universitaires de Strasbourg, 2008.
- Liauzu (Claude), *Race et civilisation dans la culture française contemporaine*, Syros, 1992.
- Idem*, « Élisée Reclus et l'expansion européenne en Méditerranée », dans Michel Bruneau et Daniel Dory (dir.), *Géographie des colonisations XV^e-XX^e siècles*, Actes du colloque « Géographie, colonisations, décolonisations XV^e-XX^e siècles, Talence/mars 1992, organisé par le Centre d'Études de Géographie Tropicale (CNRS), Paris, l'Harmattan, 1994, p. 129-135.
- Lombard (D.) et Ptak (R.) (dir.), *From the Mediterranean to the China Sea. Miscellaneuous Notes*, Wiesbaden, Harrosowits Vg, 1998, p. 1-20.
- Musée des Beaux-Arts de Caen, *Jean-Charles Langlois (1789-1870), Le spectacle de l'Histoire*, Paris, Somogy-Musée des Beaux-Arts de Caen, 2005.
- Neami (Sadek), *L'Islam au siècle des Lumières. Image de la civilisation islamique chez les philosophes français du XVIII^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2003.
- Nordman (Daniel) et Raison (Jean-Pierre), *Sciences de l'Homme et conquête coloniale. Constitution et usages des sciences humaines en Afrique (XIX^e-XX^e siècles)*, Presses de l'École Normale Supérieure, 1980.
- Pemble (John), *The Mediterranean Passion: Victorians and Edwardians in the South*, Faber and Faber, 1987.
- Ruel (Anne), « L'invention de la Méditerranée », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, n° 32, octobre-décembre 1991. « La Méditerranée. Affrontements et dialogues ». p. 7-14.
- Saïd (Edward), *L'orientalisme. L'Orient créé par l'Occident (1978)*, Paris, Le Seuil, 2005.

2. 2. Regards civils et marins sur les mondes égéen et proche-oriental

- Abensur-Hazan (Laurence), *Smyrne. Évocation d'une échelle du Levant XIX^e-XX^e siècles*, Alan Sutton, 2004.
- Apostolou, (Irimi) *L'orientalisme des voyageurs français au XVIII^e siècle. Une iconographie de l'Orient méditerranéen*, PUPS, 2009.
- Basch (Sophie) (éd.), *Portraits de Victor Bérard. Actes du colloque international organisé à l'École française d'Athènes (5-6 avril 2013)*, Athènes, École française d'Athènes (*Mondes méditerranéens et balkaniques 6*), 2015, 320 p.
- Besnier (Maurice), « La Vénus de Milo et Dumont d'Urville », *Revue des Études anciennes*, t. X, 1908, p. 205-248.

- Bourguet (Marie-Noëlle), Lepetit (Bernard), Nordman (Daniel), Sinarellis (Maroula), *L'invention scientifique de la Méditerranée. Egypte, Morée, Algérie*, Ecole des Hautes Études en sciences sociales, 1998.
- Brossar-Gabastou (Lise), *Auguste Salzmänn (1824-1872). Pionnier de la photographie et de l'archéologie au Proche-Orient*, L'Harmattan, 2013.
- Duchêne (Hervé), *Voyageurs et Antiquité classique*, éditions universitaires de Dijon, 2003.
- Idem*, « La Crète des frères Reinach », dans Patrick Louvier, Philippe Monbrun, Antoine Pierrot (dir.), *Afti inè i Kriti ! Identités, altérités et figures crétoises*, Pessac, Ausonius, 2015, p. 165-179.
- Idem*, « Salomon Reinach et les archipels égéens. À propos d'un voyage sur le *Latouche Tréville*. », *Revue des études anciennes*, 2001, p. 61-82.
- Idem*, « L'archéologue classique aux prises avec le monde diplomatique. Le cas de Salomon Reinach en 1881 », *Dialogues d'histoire ancienne*, Supplément 17, 2017, p. 823-840.
- Dufrenoy (M.- L.), *L'Orient romanesque en France, 1704-1789*, Bouchemin, Montreal, 1946.
- Laidlaw (Christine), *The British in the Levant. Trade and perceptions of the Ottoman Empire in the eighteenth Century*, I. B. Tauris, Publishers, 2010.
- Laurens (Henry), *Les origines intellectuelles de l'expédition d'Égypte. L'orientalisme islamisant en France (1698-1798)*, Istanbul-Paris, Isis Librairie d'Amérique et d'Orient, 1987.
- Louvier (Patrick), « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien (1876-1908) », dans Marie-France Badie, Michèle-Caroline Eck, Philippe Monbrun (dir.), *La Fabrique du regard*, Actes du colloque « La Fabrique du Regard », 2^e colloque international et interdisciplinaire de C.R.I.S.E.S. (25-27 mars 2010), Paris, Houdiard, 2011, p. 259-271.
- idem*, « Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX^e siècle : un regard intime et singulier ? », *Revue d'Histoire Maritime*, Dossier « L'économie de la guerre navale de l'Antiquité au XX^e siècle », 22-23, p. 277-302.
- Mazurel (Hervé), « Grecs et philhellènes : le choc des cultures combattantes. Arts du combat, techniques du corps et *ethos* guerriers (1821-1830) », dans Walter Bruyère-Ostells et François Dumasy, *Pratiques militaires et globalisation*, Paris, Bernard Giovanangeli éditeur, 2014, p. 161-173.
- Pitsos (Nicolas), « De Paris à Istanbul : représentations d'un ailleurs sensoriel sur les rives du Bosphore, au temps de la Question d'Orient », dans Robert Beck, Ulrike Krampl et Emmanuelle Retaillaud-Bajac (dir.), *Les cinq sens de la ville du Moyen Âge à nos jours*, Presses universitaires François Rabelais, 2013, p. 256-273.
- Quella-Villéger (Alain) et Vercier (Bruno), *Pierre Loti photographe*, Saint-Pourçain-sur-Sioule (Allier), Bleu Autour, 2012.
- Layre (Olivier), *Victor Bérard (1864-1931), Un philhellène français face à la crise crétoise (1897-1898)*, sous la direction de Patrick Louvier, Mémoire de master 1, Université Paul-Valéry, Montpellier, 2008-2009.
- Rey (Moeata), *L'impact iconographique de la bataille de Navarin, 1827-1927*, Master 1 Histoire militaire, Défense et Politique de Sécurité, Université Paul-Valéry, année 2009-2010.
- Reynaert (François), *L'Orient mystérieux et autres fadaïses. 2500 ans d'histoire autour de la Méditerranée*, Fayard, 2013.

Roblin (Laurent), avec la collaboration de Luc Féron., *La Royale à la Belle Époque. Photographies d'un marin ordinaire...*, Saint-Cyr-Sur-Loire, Alan Sutton, 2010.

Rousseau (Frédéric), « Entre découverte de l'altérité et définition de soi. L' « Orient méditerranéen » de soldats français de la Grande Guerre (1915-1918) », *Cahiers de la Méditerranée*, Décembre 2010, p. 105-121.

Shimazaki (Eiji), *Figuration de l'Orient à travers les romans de Pierre Loti et le discours colonial de son époque- Turquie, Inde, Japon -*, thèse de langue et de littératures françaises, sous la direction de Madame Michèle Aquien, Université Paris-Est Créteil, 2012. 1-272.

Théodoropoulos (Takis), *L'invention de la Vénus de Milo*, Paris, Sabine Wespieser, 2008.

Todorova (Maria), *Imaginaire des Balkans*, Paris, EHESS, 2011.

Vercier (Bruno), *Les Orients de Pierre Loti par la photographie*. Paris, Monum – Éditions du patrimoine, 2006.

Windler (Christian), *La diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Paris, Librairie Droz, 2002.

Yiakoumis (Haris,) Roy (Isabelle), *La Grèce. La croisière des savants 1896-1912*, Picard, 1998.

Zaugg (Roberto) et Graf (Andréa), « Guerres napoléoniennes, savoirs médicaux anthropologie raciale. Le médecin militaire Antonio Savaresi entre Égypte, Caraïbes et Italie », *Histoire, Médecine et Société*, n° 10, 2017, p. 17-43.

2. 3. Regards civils et militaires sur l'Afrique Méditerranéenne et la Méditerranée centrale

Blais (Hélène), *Mirages de la carte. L'invention de l'Algérie coloniale*, Fayard, 2014.

Eadem, « Algérie. L'invention d'un territoire », *L'Histoire*, n° 406, Décembre 2014, p. 82-87.

Clancy-Smith (Julian), « Le regard colonial : Islam, genre et identités dans la fabrication de l'Algérie française », *Nouvelles Questions Féminines*, 2006, p. 25-40.

Krinah (Abdeslem), *Image(s) française(s) du Maroc avec le Protectorat (XVII^e-XX^e siècles)*, thèse de littérature, sous la dr. de Christian Petr, Université d'Avignon, 2015.

Karoui (Abdeljelis), *La Tunisie et son image dans la littérature française du 19^{ème} siècle et de la première moitié du 20^{ème} siècle (1801-1945)*, Société Tunisienne de Diffusion, Tunis, 1975.

Musée national de la Marine, *Lumineuse Algérie sous le regard des peintres de marines (1830-1960)*, MnM, 2003.

Ould Cadi Montebourg (Leïla), *Alger, une cité turque au temps de l'esclavage à travers le journal d'Alger du père Ximénez, 1718-1720*, E. T. I. L. A. L., Espagne médiévale et moderne 9, Université Paul Valéry-Montpellier III, 2006.

Maziane (Leïla), L'Oriental et la Méditerranée. Au-delà des frontières, L'Oriental, 2019.

III. LA FRANCE EN MÉDITERRANÉE (POLITIQUES, RIVALITÉS)

1. Les principaux acteurs et enjeux économiques

Bernadac (Bernard), *Histoire de la Compagnie de Navigation Mixte et des relations Maritimes, France-Afrique du Nord de 1850 à 1969*, Marseille, 1985.

Berneron-Couvenhes (Marie-Françoise), *La compagnie de navigation française des Messageries Maritimes de 1851 à 1914. Entreprise de transport et service public*, thèse d'Histoire contemporaine, sous la dir. de Dominique Barjot, Université Paris-IV, Sorbonne, 30 novembre 2002.

Burnel (Anne), *La société de construction des Batignolles de 1914 à 1939*, Genève-Paris, Librairie Droz, 1995.

Crimmin (Patricia), « The Royal Navy and the Levant Trade c. 1795 c. 1805 », dans Black (Jeremy) et Woodfire (Philippe), *The British Navy and the Use of Naval power un the Eighteenth Century*, Leicester University Press, 1988, p. 221- 224.

Crouzet (François), *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^{ème} siècle*, Fayard, 2008.

D'Angio (Agnès), « Schneider et Cie et l'effort de guerre de la Bulgarie 1897-1914 », dans Roumania L. Stantchéva, Alain Vuillemin et al., (dir.), *La France, l'Europe et les Balkans, crises historiques et témoignages littéraires*, Sofia-Arras, Institut d'Études Balkaniques - Presses de l'Université d'Arras, 2002, p. 38-47.

Daumalin (Xavier) et Courdurié (Marcel) *Histoire du commerce et de l'Industrie de Marseille, XIX^e-XX^e siècles*, t. XII, *Vapeur et révolution industrielle à Marseille (1831-1857)*, Chambre de commerce et d'industrie, Marseille-Provence, 1997.

Delaunay (Jean-Marc), *Méfiance cordiale. Les relations franco-espagnoles de la fin du XIX^e siècle à la Première Guerre mondiale*, 3 vol., Paris, L'Harmattan, Collection « Recherches et Documents Espagne », 2010.

Faivre d'Arcier (Amaury), *Les oubliés de la Liberté. Négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, P.I.E., Peter Lang, Bruxelles, 2007.

Farganel (Jean-Pierre), « Les consuls pivots de l'organisation de la navigation commerciale et des stations navales au Levant aux XVII^e & XVIII^e siècles », Actes du Colloque de Toulon 12,13 et 14 septembre 2002, *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Société Française d'Histoire Maritime, Délégation Méditerranée, Toulon, Les Éditions de la Nerthe, p. 81-102.

Girault (René), *Emprunts russes et investissements français en Russie 1887-1914*, Paris, Publications de la Sorbonne-Armand Colin, 1973.

Pierre Guillen, *L'Allemagne et le Maroc de 1870 à 1905*, Paris, Presses Universitaires de France, 1967, p. 157-166 ; 321-329, 490-491.

Louvier (P.), « L'assistance de la France aux marines secondaires de la Méditerranée orientale et de la mer Noire du Second Empire à la Grande Guerre (1860 environ- 1914) », *Stratégique*, Dossier « Armes et relations internationales (XIX^e-XXI^e siècles) », réalisé sous la direction de Walter Bruyère-Ostells et Patrick Louvier, 2018, p. 103-119.

- Massé (Alexandre), « Les usages économiques des perceptions de l'Autre : les consuls de France dans le premier XIX^e siècle, *Anabases*, 2013, p. 258-263. Consulté sur Hal-00934485.
- id.*, *Un empire informel en Méditerranée. Les consuls de France en Grèce et dans l'empire ottoman : images, ingérences, colonisation (1815-1856)*, Paris, Classiques Garnier, 2019.
- Mollat (Michel), *Études d'histoire maritime (1938-1975)*, Bottega d'Erasmus, Turin, 1977.
- Poidevin (Raymond), *Les relations économiques et financières entre la France et l'Allemagne de 1898 à 1914*, Paris, Armand Colin, 1969.
- idem*, « Fabricants d'armes et relations internationales au début du XX^e siècle », *Relations Internationales*, n° 1, 1974, p. 39-56.
- Thobie (Jacques), *Les intérêts économiques, financiers et politiques français dans la partie asiatique de l'empire ottoman, 1895-1914*, thèse d'histoire, Paris I, 1973.
- Zytnicki (Colette), « « Faire l'Algérie agréable ». Tourisme et colonisation en Algérie des années 1870 à 1962 », *Le Mouvement Social*, vol. 242, n° 1, 2013, p. 97-114.
- Eadem*, *L'Algérie, terre de tourisme. Histoire d'un loisir colonial*, Paris, Éd. Vendémiaire, coll. « Empires », 2017.

2. Enjeux et moyens diplomatiques, religieux et culturels

- Bardin (Pierre), *Algériens et Tunisiens dans l'empire ottoman de 1848 à 1914*, Paris, CNRS, 1979,
- Bouyrat (Yann), *Devoir d'intervenir ? L'expédition « humanitaire » de la France au Liban, 1860*, Paris, Vendémiaire, 2013.
- Brejon de Lavergnée (Matthieu) (sous la dir. de), *Des Filles de la Charité aux Soeurs de Saint-Vincent-de-Paul. Quatre siècles de cornettes (XVII^e-XX^e siècle)*, Honoré Champion, Paris, Bibliothèque d'études des mondes chrétiens, 2016.
- Brompart (André), « La Mission d'Orient de l'Assomption », Série des Cahiers du Bicentenaire de la naissance du P. Emmanuel d'Alzon (1810-2010), collection cahiers du Bicentenaire d'alzon, n° 6, 2008.
- Cabanel (Patrick) (dir.), *Une France en Méditerranée. Écoles, langue et culture françaises, XIX^e - XX^e siècles*, Créaphis, 2006.
- Caillé (Jacques), « Auguste Beaumier, consul de France au Maroc », *Hespéris-Tamuda*, t. 37, 1950, p. 53-93.
- Case (Lynn M.), *Edouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, Paris, 1976.
- Chantre (Luc), *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.
- Idem*, « Des bâtisseurs d'empire ? Les consuls français de Djeddah au XIX^e siècle (1839-1914) » dans Fabrice Jesné (dir.), *Les consuls, agents de la présence française dans le monde XVIII^e-XIX^e siècles*, Centre de recherches en Histoire internationale et Atlantique, PUR, coll. enquêtes & documents, n° 57, 2017, p. 157-174.

Chappert Zurcher (Magali), *Pénétration française et rivalités européennes au Maroc sous le règne de Moulay Hassan (1877-1894). Rôle des officiers, ingénieurs, médecins au service du Makhzen*, thèse d'histoire, sous la direction de Jean Ganiage, Université Paris Sorbonne, 1984.

Centre des Archives diplomatiques de Nantes, *La France et le monde méditerranéen. Cinq siècles d'histoire vus par les Archives diplomatiques*, Autrement, 2022.

Cloarec (Vincent), « La France du Levant ou la spécificité impériale française au début du XX^e siècle », *Revue française d'Histoire d'Outre-mer*, t. 83, n° 313, 4^e trimestre 1996, p. 3-32.

Contamine, Henry *Diplomaties et diplomates sous la Restauration (1814-1830)*, Hachette, 1970

Degros (Maurice), « Les Consulats français du Levant pendant la Révolution », *Revue d'Histoire diplomatique*, 1989, 1-2, p. 61-111.

Driault E. et Lhéritier M., *Histoire diplomatique de la Grèce depuis 1821*, 5 vol., PUF, 1930.

Frémeaux (Jacques), *Algérie 1830-1914. Naissance et destin d'une colonie*, Desclée de Brouwer, 2019.

Gaultier-Kurhan (Caroline), *Méhémet Ali et la France 1805-1849. Histoire singulière du Napoléon de l'Orient*, Maisonneuve et Larose, 2005.

Gran-Eymerich (Ève), « L'archéologie française en Grèce: politique archéologique et politique méditerranéenne 1798-1945 », dans Roland (Étienne) (dir.), *Les politiques de l'Archéologie du milieu du XIX^e siècle à l'orée du XXI^e s.*, Athènes, EFA, 2000, p. 63-79.

Holland (Robert) and Markides (Diania), *The British and the Hellenes. Struggles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford, 2006, 266 p.

Hopwood (D.) *The Russian presence in Syria and Palestine, 1843-1914*, Oxford, 1969.

Iseminger (Gordon L.), « The Old Turkish hands : the British Levantine Consuls, 1856-1876 », *Middle East Journal*, XXII, Summer 1968, p. 297-316.

Jestin (Mathieu), « Quand la diplomatie consulaire se penche sur la Question macédonienne, 1899-1912 », *Matériaux pour l'histoire de notre temps*, 107, 3^e trimestre 2012, p. 13-23.

Jolicoeur (Nicolas), « La politique étrangère de la France au début de la monarchie de Juillet : de la non-intervention à la contre-intervention (1830-1832) », 2008, 122, p. 11-30.

Leanca (Gabriel), « Conservatisme, révisionnisme et expérimentation politique : Napoléon III et la Question d'Orient (1850-1861) », dans Gabriel Leanca, *La politique extérieure de Napoléon III*, L'Harmattan, 2012, p. 157-182.

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

Lipman (Sonia et Vvian D.) (dir.), *The Century of Moses Montefiore*, Oxford University Presse, 1985.

Marzagalli (Sylvia), *Les consuls en Méditerranée agents d'information, XVI^e-XX^e siècle*, Classiques Garnier, 2015.

Miège (Jean-Louis), *Les Européens à Casablanca au XIX^e siècle : 1856-1906*, Paris, Larose, 1954 ;

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

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

Roussev (Ivan), « Le consul français : un intermédiaire de la modernisation occidentale dans les Balkans au XIX^e siècle », *Études Balkaniques*, vol. 22, n^o 1, 2017, p. 93-110.

3. Crises et tensions

Allain (Jean-Claude), *Agadir 1911*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1976.

Ameil (Gilbert), Nathan (Isabelle) et Soutou (Georges-Henri), *Le congrès de Paris, 1856, Un évènement fondateur*, Bruxelles, PIE Peter Lang, 2009.

Battesti (Michèle), « La bataille de Navarin, prélude à l'indépendance de la Grèce », 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. 289-310.

Bouchama (El Houssine), *La Guerre de Tétouan*, thèse d'histoire sous la direction d'André Martel, Montpellier III, 1984.

Bouyrat (Yann), *Devoir d'intervenir ? L'expédition « humanitaire » de la France au Liban, 1860*, Paris, Vendémiaire, 2013.

Boyer (Ferdinand), « Comment la France arma le Piémont en 1848 », *Rassegna Storica del Risorgimento*, Anno XLIX, fasc. III, Juillet-septembre 1962, p. 485-490.

Idem, « Armes et Munitions vendues en France par Napoléon III à Victor-Emmanuel II », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, Juillet-Septembre 1962, p. 211-218.

Charasse (Lieutenant de Vaisseau), *Campagne du Maroc- 1844- Tanger, Mogador*, École de guerre navale, document ronéotypé, 1933.

Les Empires en guerre et paix, 1793-1860, Freeman (Edward) (sous la dir. de), Actes des II^{èmes} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, Portsmouth 23-26 mars 1988, Vincennes, Service historique de la Marine.

Dédéyan (Gérard), Mouradian (Claire) et Ternon (Yves) (texte présenté par), *1895 Massacres d'Arméniens. Alphonse Cilière. Consul de France à Trébizonde*, éditions Privat, 2010.

Hendrikson (Jon K.), *Crisis in the Mediterranean. Naval Competition and Great Powers Politics, 1904-1914*, Naval Institute Press, Annapolis Maryland, 2014.

Horel (Catherine) (dir.), *Les guerres balkaniques (1912-1913), Conflits, enjeux, mémoires*, P.I.E. Peter Lang, Bruxelles, 2014.

Larroche (Emmanuel), *L'expédition d'Espagne. 1825 : De la guerre selon la Charte*, Rennes, PUR, 2013.

Marlowe (John), *Perfidious Albion. The Origins of Anglo-French Rivalry in the Levant*, Londres, Elek books, 1971.

Reid (Brian Holden), *L'âge industriel. Guerre de Crimée, guerre de Sécession, unité allemande, 1854-1871*, Autrement, 2001.

Schurman (D. M.), *The Education of a Navy. The development of British Naval Strategic thought, 1867-1914*, Chicago.

IV. MARINE FRANÇAISE

1. Généralités : synthèses, essais et dictionnaires

Brisou (Bernard) et Sardet (Michel) (sous la dir. de), *Dictionnaire des médecins , chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Service Historique de la Défense, 2010.

Buchet (C.), *Sous la mer : le Sixième continent*, textes réunis sous la dir. de Actes du colloque international tenu à l'Institut Catholique, de Paris (8-10 décembre 1999), Paris, PUPS, 2001.

Buti (Gilbert) et Cabantous (Alain), *Être marin en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016.

Dufoulon (Serge), *Les Gars de la Marine. Ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.

Duval (Maurice), *Ni morts, ni vivants : marins !. Pour une ethnologie du huis clos*, Controverses, PUF, 4^{ème} édition 2002.

Halpern (Paul G.), *The Mediterranean Naval Situation 1908-1914*, Harvard, 1971.

La Roncière (Charles de), Clerc-Rampal (Georges), *Histoire de la Marine française illustrée*, Larousse, 1934.

Masson (Philippe) et Battesti (Michèle), *La Révolution maritime du XIX^e siècle*, Lavauzelle, 1987.

Masson (Philippe), *Histoire de la Marine*, tome II, *De la Vapeur à l'Atome*, Lavauzelle, 1992.

Idem, «La marine française de 1871 à 1914 » dans Guy Pedroncini, (ed.), *Histoire militaire de la France*, vol. III, De 1871 à 1940, Paris, PUR, 1992.

Meyer (Jean) et Acerra (Martine), *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Ouest France, 1994

Mollat (Michel) (sous la direction de), *Les origines de la navigation à vapeur*, Paris, 1970.

Monaque (Rémi), *Une histoire de la marine de guerre française*, Paris, Perrin, 2016.

O'Brien (Phillips P.), *Technology and Naval Combat in the Twentieth Century and Beyond*, Londres-New-York, Routledge, 2011.

Ropp (Theodor), *The Development of a modern Navy : French Naval policy, 1871-1904*, Annapolis (Maryland) Naval Institute Presse, 1987. Réédition commentée de l'édition de 1937.

Service historique de la Marine-Institut d'histoire des conflits contemporains, *Marine et Technique au XIX^e siècle, Actes du colloque international, Paris, École militaire, les 10, 11 et 12 juin 1988*, Vincennes, SHM, 1988

Taillemite (Étienne), *L'Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Librairie académique Perrin, 1988.

Idem, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, 2002.

Vergé-Franceschi (Michel), *Les espaces maritimes. La Marine française au XVIII^e siècle - Guerres-Administration-Exploration*, SEDES, 1996.

Vial (Philippe) (sous la dir. de), *L'Histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870*, Études Marines, n° 4, Centre d'études supérieures de la Marine, Mars 2003.

2. Marine et gouvernement

Allain (Jean-Claude) et Catala (Michel), « Généraux et diplomates en France, Guerres mondiales et conflits contemporains, Militaires et diplomatie. Quelques exemples en France et aux États-Unis », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 221, 2006, p. 5-16.

Chanet (Jean-François), « Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port », *Revue d'Histoire maritime*, n° 14, *Marine, État et Politique*, 2011, p.15-22.

Daum (Étienne), *Un vice-amiral en politique : Jean-Bernard Jauréguiberry. De Bayonne au ministère de la Marine et des Colonies*, Mémoire de maîtrise sous la direction de Mme Domergue-Cloarec, Université Paul-Valéry, Montpellier III, Juin 2001, 229 p.

Estèbe (Jean), *Les Ministres de la République 1870-1940*, Paris, Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1982.

Forcade (Olivier), Duhamel (Eric), Vial (Philippe) (dir.), *Militaires en République 1870-1962. Les Officiers, le pouvoir et la vie publique en France*, Publications de la Sorbonne, 1999.

Girardin-Thibeau (Odile), *Les Amiraux de Vichy*, Paris, Ministère de la Défense, Nouveau monde éditions, 2016.

Joly (Jean) (sous la dir. de), *Dictionnaire des Parlementaires français. Notices biographiques sur les ministres députés et sénateurs français de 1889 à 1940*, 8 vol., Paris, PUF, 1960-1977.

Le Masson, (Henri), « Douze ministres ... ou dix ans d'hésitations de la Marine française », *Revue Maritime*, n° 233, Juin 1966, p. 710-733.

Lutun (Bernard), « 1814-1817 ou l'épuration dans la marine », *Revue historique*, 1992/3, n° 583, p. 61-86.

Idem, *1814-1817, L'épuration dans la Marine française*, L'Harmattan, 2006.

Martinant de Préneuf (Jean), « 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.

Mayeur (Jean-Marie) et Corbin (Alain) (sous la direction de), *Les immortels du Sénat 1875-1918. Les cent-seize inamovibles de la Troisième République*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1995.

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

Nofficial (Sébastien), « Le parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 », *Revue d'Histoire maritime*, 22-23, 2017, p. 195-212.

Ornano (Roland d'), *Gouvernement et Haut-commandement en régime parlementaire français, 1814-1914*, Aix-en-Provence, La Pensée Universitaire, 1958.

Ralston (David B.), *The Army in the Republic. The place of the Military in the Political Evolution of France, 1871-1914*, Cambridge, Massachussets, MIT Press, 1967.

Vial (Philippe), *La mesure d'une influence : les chefs militaires et la politique extérieure de la France à l'époque républicaine*, thèse d'Histoire, Robert Frank (dir.), Paris I, 2008.

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

3. Biographies

Abdelouahab (Farid), Le Toquin (Isabelle), Texier (Nicolas), *Carnets d'escalas. Viaux, artiste et officier de marine*, Chasse-marée, Service historique de la Défense-Département Marine, 2011.

Association des Amis des Musées de la Marine, *Le prince de Joinville et la Marine de son temps*, catalogue illustré, Paris, Musée de la Marine, 1953-1954.

Barron (Géraldine), *Edmond Pâris et l'art naval. Des pirogues aux cuirassés*, Toulouse, Presses Universitaires du Midi, 2019.

Benoit-Guyod (Georges), *Bruat Amiral de France*, Paris, André Bonne, 1960.

Bernard (Hervé), *L'amiral Henri Rieunier, ministre de la marine. La vie extraordinaire d'un grand marin (1833-1918)*, Biarritz, 2006.

Bisson (Bruno), « L'enseigne de vaisseau Hipolyte Bisson (1796-1827) : chemins de mémoire », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 71, décembre 2011, p. 105-117.

Bouvet (Ch.), « Un historiographe de la Marine : Augustin Jal (1795-1873) », *Revue Maritime*, juillet 1926, p. 20-40.

Brière (Paul), *Le Vice-amiral E. Fournier, marin, diplomate, savant*, Floch-Mayenne, 1931.

BRISOU-SARDET : Bernard Brisou et Michel Sardet (sous la dir. de), *Dictionnaire des médecins , chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 2010.

Bru (Bernard), « 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>.

Bruneau (Jean-Baptiste), « Un Breton contre la marine de la Belle Époque. Olivier Diraison-Seylor et le scandale politico-littéraire des *Maritimes* », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 23, n° 2, 2016, p. 55-81.

Chomette (Michèle) et Richard (Pierre-Marc), *Paul-Émile Miot (1827-1900), un marin photographe 1857-1870*, éditions Galerie Michèle Chomette, Paris, 1995.

Chovelon (Bernadette et Bernard), *Doudart de Lagrée marin, diplomate, explorateur*, Presses Universitaires de Grenoble, 1997.

Daget (Michèle), *La carrière africaine de Bouët-Willaumez*, Mémoire de maîtrise, Sorbonne, 1969, 17 –XVII p.

- Daum (Étienne), *Un vice-amiral en politique : Jean-Bernard Jauréguiberry. De Bayonne au ministère de la Marine et des Colonies*, Mémoire de maîtrise sous la direction de Mme Domergue-Cloarec, Université Paul-Valéry, Montpellier III, Juin 2001¹¹¹⁹.
- Dulieu (Dr. Louis), « 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.
- Elias (Julio J.), *Comentarios biograficos respecto del vice-admirante Bergasse du Petit-Thouars (1832-1890)*, Callao, Perou, 1962.
- Dupont (Vice-amiral Maurice), *L'amiral Willaumez*, Tallandier, 1987.
- Hure (Maurice), « Louis Charles Lefébure de Cérisy : un Abbevillois rénovateur de la flotte égyptienne au début du XIX^e siècle », Abbeville, imprimerie F. Paillart, 1982. Extrait du *Bulletin de la Société d'Émulation d'Abbeville*, t. XXV, fasc. 2, 1982.
- Jacob (Yves), *Dumont d'Urville. Le dernier grand marin de découvertes*, Bayeux, Heimdal, 2016. (Réédition de l'édition 1995 parue chez Glénat).
- Jacquín (François), *De Constantinople à Tahiti. Seize ans d'aquarelles autour du monde 1840-1856. En suivant René Gillotin*, Karthala, 1997, p. 61.
- Laplane (Jean), *L'Amiral Auphan, un itinéraire professionnel*, Université Paris IV, Sorbonne, année 2009-2011, mémoire de master 1, sous la dir. des Messieurs Olivier Forcade et Tristan Lecoq.
- Louvier (Patrick), « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III, le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) », *Revue d'Histoire Maritime*, 2010, n° 12, p. 219-249.
- Payre (Gabriel), *Cinquante ans de marine française, Le vice-amiral Krantz Homme de mer , Homme d'État (1821-1914)*, s.l ;, s. e., s. d. (vers 1982)¹¹²⁰.
- Marbarch (Christian), « Voyage en Hyacinthie », *Bulletin de la Sabix, Société des amis de la Bibliothèque et de l'Histoire de l'École polytechnique*, Dossier 31, « Hyacinthe de Bougainville (1781-1846) », 2002, 1-54 p.
- Monaque (Rémi), « La mort de l'amiral Courbet, l'apothéose d'un grand marin », *Revue de l'Académie du Var*, 2015, p. 221-225.
- Quella-Villéger (Alain), *Le cas Farrère. Du Goncourt à la disgrâce*, Presses de la Renaissance, 1989.
- Renard-Foultier (Raphaëlle), *Étude sur Victorien Vannaire, chirurgien de 3^e classe dans la marine impériale durant la guerre de Crimée à partir de son journal*, mémoire d'Histoire, sous la dir. de Jean-Pierre Bardet, Paris IV-Sorbonne, 2005.
- Reyniers (colonel F.), « Un officier de marine saint-simonien : le lieutenant de frégate plus tard amiral Fourrichon et la campagne du brigantin le *Dragon* aux échelles du levant en 1833, Actes du 87^{ème} congrès national des sociétés savantes, Poitiers, 1962, Paris Imprimerie Nationale, 1963.

¹¹¹⁹ Une vingtaine de pages sur son travail à la tête de la Préfecture Maritime de Toulon (V^e Région maritime) où il reste en fonctions de 1871 à 1875.

¹¹²⁰ Un exemplaire déposé au SHD-Vincennes sous la cote Vi-12 4583.

Roblin (Laurent), avec la collaboration de Luc Feron., *La Royale à la Belle Époque. Photographies d'un marin ordinaire...*, Saint-Cyr-Sur-Loire, Alan Sutton, 2010.

Saint-Stéban (Commissaire général de), « Un officier de marine de la III^e République », *Bulletin de l'Académie du Var*, Séances publiques des 10 et 18 février 1987, p. 15-52. (Biographie du commandant Henri Duroch)

Turbiaux (Marcel), « Un psychiatre-psychanalyste à l'ombre des épées. I. Angelo Hesnard (1886-1969), médecin de la Marine, neuro-psychiatre, psychologue, hygiéniste », *Groupe d'étude de psychologie, Bulletin de psychologie*, 2009/6, n° 504, p. 553-568.

Villiers (Patrick), « Eugène Sue et l'origine de certains mythes sur Jean Bart », *Chronique d'Histoire maritime*, n° 76, juin 2014, p. 83-96

Zanco (Jean-Philippe), *Boué de Lapeyrère 1852-1924. L'amiralissime gascon*, Éditions Gascogne, coll. « 100 figures Gascogne », 2016.

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

4. Institutions, corps et administrations de la Marine

Bournonville (Aurélien), *De l'Intendance au Commissariat de la Marine (1765-1909) : un exemple de stabilité administrative*, thèse de sciences juridiques soutenue à Lille, sous la direction de M. Louis de Carbonnières, 5 décembre 2014?

Chapuis (Olivier), « L'école Polytechnique et les hydrographes de la Marine », *Bulletin de la Sabix*, 35, 2004, p. 32-36. Consultable sur le site <http://sabix.revues.org/437>.

Cochard (Nicolas), « Les bouchons gras dans la ville. les personnels des machines de navire à vapeur au Havre au XIX^e siècle », *Les Annales de Normandie*, 2011, n° 1, p. 155-179

Diaz de Soria (CV), « Le musée naval de Toulon », *Neptunia*, 13, 1^{er} trimestre, 1949, p. 2-6.

Dulieu (Louis), « Médecins militaires ou de la marine titulaires des chaires à la faculté de médecine de Montpellier au XIX^e siècle », dans *Forces, Armées et Société*, Montpellier-III, Centre d'Histoire militaire et d'étude d défense nationale, 1-5 avril 1985, p. 55-60.

Moles (Richard), *La gendarmerie maritime de 1815 à 1848*, Mémoire de D.E.A., Histoire militaire, Défense et Sécurité, sous la direction de Jules Maurin, 2001-2002, Université Paul-Valéry, Montpellier III, 106 p.

Monaque (Rémi), *L'École de guerre Navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1995.

Pluchon (Pierre, sous la dir.de), *Histoire des Médecins et Pharmaciens de Marine et des colonies*, Privat, 1985,

Sardet (Michel), *Médecins et pharmaciens de la Marine à Rochefort au XIX^e siècle. Un apport scientifique majeur*, Pharmathèmes, 2005.

Taillemite (Étienne), « Les archives et les archivistes de la Marine des origines à 1870 », *Bibliothèque de l'école des Chartes*, 1969, t. 127, livraison 1, p. 27-86.

5. Personnels et matériels

5. 1. Les personnels

Andurain (Julie d'), « Formation et sélection des artilleurs de marine à Polytechnique. Approche prosopographique du corps des bigors, 1870-1910 », *Revue Historique des Armées*, n° 271, 2013, p. 20-32.

Borgomano (André), « Les Médecins de la Marine et la Faculté de Médecine de Montpellier », *Académie des Sciences et Lettres de Montpellier*, Bulletin de l'Académie des Sciences et des Lettres de Montpellier, 2011, Séance du 28 mars 2011, p. 125-133. Conférence en ligne : https://www.ac-sciences-lettres-montpellier.fr/academie_edition/sources/index.php?page=conference_ligne

Berthiau (Jean-André), *Des maîtres entretenus aux ingénieurs 1819-1971*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1999.

BRISOU-SARDET : Bernard Brisou et Michel Sardet (sous la dir. de), *Dictionnaire des médecins , chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 2010.

Le Moin (Guy), *Grognes & Colères de marins. Cinq siècles de mutineries maritimes*, Marines éditions, 2006.

Léonard (Jacques), *Les officiers de santé de la Marine française de 1814 à 1835*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Université de Rennes, Paris, Librairie C. Klincksieck, 1967.

Levêque (Pierre), *Les officiers de marine du Premier Empire*, Vincennes, SHM, 2 vol., 2003.

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

Martinant de Préneuf (Jean), *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, Thèse pour le doctorat en histoire, (sous la dir. de Philippe Levillain), Université Paris X-Nanterre, trois vol., 2007.

Mounier-Kuhn (Alain), *Les médecins militaires français au XIX^e siècle, Étude sociologique, formation professionnelle, carrières (de 1830 à 1910)*, Éditions Glyphe, 2014.

Muffat (Sophie), *Les Marins de l'Empereur*, SOTECA, 2021.

Sauzeau (Thierry), « Les mousses ou « garçons » et la souffrance sociale (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Frédéric Chavaud (sous la dir. de), *Histoires de la souffrance sociale*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015, p. 77-86.

Saint-Roman (Jules), « Les ouvriers de l'Arsenal de Toulon, 1760-1820 », *Rives méditerranéennes*, 2012, 42, p. 151-161.

5. 2. Les navires

Balaguier Musée, ouv. collectif, *Histoires d'épaves. Archéologie sous-marine dans la rade de Toulon 1830-1914*, Catalogue de l'exposition au Musée Balaguier. La Seyne-Sur-Mer 18 avril 2009-8 mars 2010, La Seyne-sur-Mer, Musée Balaguier, 2010.

Barnichon (G.), *Les Navires-hôpitaux français au XX^e siècle*, M-D-Vrac, 1998.

Barron (Géraldine), « Les transitions techniques dans la marine militaire au XIX^e siècle », *Revue d'Histoire maritime*, n° 27, 2019, p. 133-145.

- Baxter (James Phinney), *Naissance du cuirassé, bibliothèque d'histoire politique militaire et navale*, éditions de la Nouvelle revue critique, 1935.
- Boudriot (Jean), *Les vaisseaux 74 à 120 canons. Historique 1650-1850*, A.N.C.R.E., 1995.
- BOUDRIOT** : Jean Boudriot (avec la coll. de Hubert Berti), *Artillerie de mer. Marine française 1650-1850*, Paris, ANCRE, coll. Archéologie Navale française, 1992. Collection des articles parus dans les années 1970 dans la revue *Neptunia*.
- Brisou (Dominique), *La propulsion du sous-marin français des origines à 1940*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2007.
- FÉRON** : Luc Féron, *Cuirassé d'escadre Bouvet, de l'ingénieur Huin, 1896. Monographie*, collection technologie navale française, Faimés (Outre-Quévrain), EDIMO, 1996.
- Degage (Alain), Golf (Antoine), Sagnes (Jean) avec le concours de Marie Dias, *Le Rhône. Histoire d'une corvette de charge et de ses commandants (Le Havre 1805-Marseillan 1836)*, Clersmar, 1991.
- Dubreuil (Jean-Pierre), *Les transformations de la Marine française en Méditerranée (1830-1860)*, thèse de doctorat de 3^{ème} cycle, 1975, Université de Nice.
- Dumas (Robert) et Prévotiaux (Gérard), *Les cuirassés français de 18 000 tonnes. Danton-Mirabeau-Voltaire-Diderot - Condorcet - Vergniaud (Programme de 1906)*, Collection Navires & Histoire des Marines du Monde, éditions Lela Presse, 2011.
- Féron (Luc), *Cuirassé d'escadre Bouvet de l'ingénieur Huin, 1896*, collection « Technologie navale française », Faimés (Belgique), Edimo, 1996.
- Garier (Gérard), *L'odyssée technique et humaine du sous-marin en France*, t. 3, Rennes, Marines éditions, 2000,
- Gille (Éric), *Cent ans de cuirassés français*, Nantes, Marines édition, 1999.
- Guérout (Max) Laporte (Jean-Pierre), *Le Magenta : du naufrage à la redécouverte (1875-1995)*, Paris, CNRS, 2018.
- Joncheray (Jean-Pierre), *L'aventure du sous-marin Alose. Un siècle d'Histoire*, 2010, éditions GAP, 2014.
- Lambert (Andrew), *Battleships in Transition. The Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*; Conway Maritime Press, 1984.
- Le Masson (Henri), *Histoire du torpilleur en France*, Paris, Académie de Marine, 1966.
- Paire (Bernard), "Comme une corvette à flot". *Alphonse Daudet ou la fascination du naufrage*, Nîmes, C. Lacour, collection colporteur, 1999, p. 9-14.
- Robert (Olivier), *L'épopée des transports type Annamite*, Marines édition, 2011.
- Saibène, (Marc), *Les cuirassés Redoutable, Dévastation, Courbet*, Marines Éditions, 1996.

5. 3. Les armes, les matériaux et les matériels

- Adams (Thomas), « A standard caliber : the genesis of the French 30-pounder », dans *Les empires en guerre et paix 1793-1860. Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine*, Portsmouth 23-26 mars 1988, p. 195-203.
- Ballu (Jean-Marie), *Bois de Marine. Les bateaux naissent en forêt*, CNPF-Marine Nationale, 3^e éd., 2014.

Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la marine française au XIX^e siècle*, 2 t., Vincennes, Service historique de la Marine, 2001.

Crouzet François, « Recherches sur la production d'armements en France (1815-1913) », dans Poussou Jean-Pierre (dir.), *L'économie française du XVIII^e au XX^e siècle. Perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2000, p. 149-208 (article initialement paru dans la *Revue Historique*, n° 509-510, janvier-mars et avril-juin 1974, p. 45-84)

Erouihane (Nabil), « Un enjeu géostratégique : l'implantation des industries d'armement sur la côte méditerranéenne française de 1871 à 1940 », *Cahiers balkaniques*, 45, 2018. Consultation de l'édition numérique du texte sur URL : <http://journals.openedition.org/ceb/10740> ; DOI : 10.4000/ceb.10740.

Gay (Jacques), « La difficile adoption de la vapeur dans la marine de guerre », *Neptunia*, n° 10, Juin 1993, p.1-7.

Idem, « Comment dans la marine, le canon fit naître la cuirasse », *Neptunia*, 191, Septembre 1993, p. 1-6.

Gomez (Olivier), « "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.

Guy (Florence), « La catastrophe de Lagoubran », *Société des Amis du Vieux Toulon et de sa région*, n°118, 1996, p. 87-93.

Marpeaux (Jean), « Du boulet plein à l'obus ogival. L'évolution de l'artillerie navale française entre 1815 et 1870. Première partie : Les ultimes développements de l'artillerie lisse », *Neptunia*, 262, Juin 2011, p. 46-51.

Idem, « Du boulet plein à l'obus ogival. L'évolution de l'artillerie navale française entre 1815 et 1870. Deuxième partie : la naissance de l'artillerie moderne », *Neptunia*, 263 septembre 2011, p. 28-36.

Robineau (Didier) *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, Schwerer (François), « L'Affaire de la poudre B », *Histoire de la Marine*, 11, Hiver 2008, p. 22-49.

Strigler (Edgard), « Des cordages en chanvre aux chaînes de mouillage en fer (1818-1825) », *Revue d'Histoire maritime*, n° 27, 2019, p. 119-131.

Tonnelé (Jean), « La catastrophe de la *Liberté* 25 septembre 1911 », *Neptunia*, 1962, n° 68, p. 24-29 ; Vaisset (Thomas), « Du charbon au mazout : la révolution de la chauffe dans la Marine nationale (1895-1935) », dans Alain Beltran (dir.), *Le pétrole et la guerre*, Bruxelles, Peter Lang, 2012, p. 71-89.

5. 4. Le ravitaillement et les soins aux personnels

Bérier (Grégory), *L'hôpital-école de la marine de Rochefort (1788-1850) : architecture médicale et physiologies sociales*, thèse d'Histoire soutenue à l'Université de La Rochelle, sous la direction de Guy Martinière, trois tomes, 13 février 2009.

Idem, « Trois cents ans de médecine navale du grand siècle à nos jours », *Médecine et Armées*, 2008, 36, 5, p. 507-515.

BRISOU-SARDET : Bernard Brisou et Michel Sardet (sous la dir. de), *Dictionnaire des médecins , chirurgiens et pharmaciens de la Marine*, Vincennes, Service Historique de la Défense, 2010.

Brisou (Bernard), « Le choléra à Toulon en 1884, une affaire d'Etat », *Revue de l'Académie du Var*, 2015, p. 216-221.

Broussolle (Bernard), « Navigation à vapeur et conditions de vie des équipages à bord », dans *Les débuts de la navigation à vapeur, op. cit.*, p. 76-83 ;

Buti (Gilbert) « Marins provençaux et scorbut. Vaincre la "peste de mer" à Toulon au XVIIIe siècle », *Provence Historique*, t. LV, fasc. 221, juillet-septembre 2005, p. 327-344.

Idem, « Risque professionnel et navire laboratoire XVIIIe-XXe 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 XVIe -XXIe siècle*, 2014, p. 181-191

Cadier-Rey, (G.), « 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, XIXe-XXe siècles. Mélanges en l'honneur de François Caron*, PUPS, 1998, p. 181-197.

Carré (Adrien), « 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.

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

Eadem, « Un aperçu de la relation médecin-patient dans l'armée françaises 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.

Gavalda (Clémence), *L'éternel retour d'une épidémie. Dynamique de diffusion de l'épidémie de typhus au retour de l'armée d'Orient (mars 1856-juillet 1856)*, Mémoire de master 2 Humanités médicales, Anthropologie médico-légale et bioarchéologie, sous la direction de M. Benoît Pouget, Aix-Marseille Université, 2019.

Gavalda (Clémence), « Le typhus de l'armée d'Orient : gestion d'une épidémie et reconstitution de sa marche dans le contexte d'un rapatriement sanitaire en Méditerranée (mars 1856-juillet 1856) », *Revue Historique des Armées*, 2e trimestre 2021, p. 51-60.

González Salazar (Nancy), Théré (Christine), « 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 ALHI*, 40, 2020, DOI: <https://doi.org/10.4000/alhim.9068>

Laforge (Vincent), *La chair et le plomb*, l'Harmattan, 2019.

- Laguérenne (Claude de), Kernéis (Jean-Pierre), « 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*, 76^e année, n°279, 1988. pp. 411-424.
- Josse (Loïc), *Petit abécédaire d'un droguiste de marine*, Grenoble, Chasse Marée-Glénat, 2009.
- Lemaire (Marc), *La guerre en Crimée. Chronique et analyse d'un désastre sanitaire (1854-1856)*, thèse de doctorat d'Histoire militaire et études de Défense, Montpellier-III, sous la direction de Jean-Charles Jauffret, 24 mars 2006.
- Linte (Guillaume), « Prévenir et endiguer les épidémies à bord des vaisseaux de guerre français au XVIII^e s. », *Revue Historique des Armées*, 2^e trimestre 2021, p. 7-17.
- Louvier (Patrick), « Les maladies et les accidents dans la marine de guerre française en Méditerranée au XIX^e siècle (1815-1914) », *CORPS*, n° 15, 2017, p. 305-314.
- Louvier (Patrick) et Pouget (Benoît) « Ports, marins de l'État français et syphilis en Méditerranée au XIX^e siècle », dans Yann Ardagna et Benoît Pouget (dir. de), *La Syphilis. Itinéraires croisés en méditerranée et au-delà, XVI^e-XXI^e 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.
- Marcellesi (Dominique), « Les évacuations sanitaires du front d'Orient », *Regards sur l'histoire de la Seyne-sur-Mer*, n° 15, Novembre 2015, p. 57-62.
- Masson (Philippe), *Les sépulcres flottants. Prisonniers français en Angleterre sous l'Empire*, Rennes, Ouest France, 1987.
- Poirier J. [?] L. [?], « Questions sanitaires pendant la guerre de Crimée », *Les Empires en guerre et paix, 1793-1860*, Actes recueillis et présentés par Edward Freeman, II^{èmes} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, Portsmouth 23-26 mars 1988, Vincennes, Service historique de la Marine, p. 245-263
- Pouget (Benoît), « Choléra, quarantaines et forces navales françaises en Algérie (1834-1837) », *Revue historique des armées*, 2016, n° 284, p.84-99
- Idem*, «Un choc de circulations» : la marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) : médecine navale, géostratégie et impérialisme sanitaire, thèse sous la direction de Walter Bruyère-Ostells, Ecole Doctorale Espaces, Cultures, Sociétés (Aix-en-Provence), 2017.
- Idem*, *Un choc de circulation : La puissance navale française face au choléra en Méditerranée, 1831-1856*, Presses Universitaires de Rennes, 2020.
- Quérangal des Essarts (Médecin général J.), « Le service de santé de la Marine au port de Toulon au cours du XIX^e siècle », *Revue de Médecine navale*, t. XI, n° 1, 1956, p. 81-102.
- Roche (Max), « L'hôpital de la Marine de Smyrne et ses médecins toulonnais (1763-1863) », *Bulletin des Amis du Vieux Toulon*, 1979, n° 101, p. 99-107.
- Sardet (Michel), « Le service de santé de la Marine dans la guerre 1914-1918 et les évacuations sanitaires par les navires-hôpitaux », *ASNOM*, n° 127, Juin 2014, p. 40-46.
- Tonnelé (Jean), « La catastrophe de la "Liberté" 25 septembre 1911 », *Neptunia*, 1962, n° 68, p. 24-29

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

Zysberg (André), « 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.

5. 5. Ports de guerre, chantiers navals, points d'appui métropolitains, coloniaux et étrangers

Abeguilé-Petit (Catherine), « Machinisme à vapeur et innovation dans la marine sous la Restauration : l'affaire de l'ingénieur Frimot (1790-1866) », *Revue Historique des Armées*, 246, 2008, p. 100-109.

Académie du Var, *L'entrée de Toulon dans la Grande Guerre « 1914-1915 »*, Toulon, AutresTemps éditions, 2014.

Battesti (Michèle), « 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.

Boulaire (Alain), Boueille (Patrick), Émon-Naudin (Geneviève), *L'arsenal de Brest, Quatre siècles d'industrie navale*, Palantines, 2013.

Corvol (Andrée), *Forêt et marine*, Paris, l'Harmattan, 1999.

Cros (Bernard) et Decencière (Patrice), « La rade de Toulon sous le Second Empire : le panorama dessiné par le contre-amiral Pâris », *Neptunia*, 274, juin 2014, p. 19-29.

Daumalin (Xavier) et Raveux (Olivier), « 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^e-XX^e siècle », 2013, p. 19-35.

Delis (Apostolos), « Mediterranean wooden shipbuilding in the nineteenth century : Production, Productivity and Ship Types in Comparative Perspective », *Cahiers de la Méditerranée*, 84, 2012, p. 349-366.

Dubreuil (Jean-Pierre), « Toulon 1830-1860: l'introduction de la vapeur dans la marine de guerre », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 5, 1, 1972, p. 68-75.

Lacroix (Arnaud), « Genèse et développement de la base navale de Bizerte », Mémoire de DEA sous la direction du professeur J. Frémeaux en collaboration avec M. Philippe Vial, Université Paris IV « Sorbonne », Juin 2004.

Le Gallo (Yves), *Études sur la marine et l'officier de Marine. Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet*, 2 t. , PUF, 1968, p.

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

Louis (Olivier), *Les bases navales françaises d'Afrique du Nord dans l'Entre-Deux-Guerres*, Université de Paris-IV Sorbonne, Année universitaire 1996-1997, mémoire de maîtrise réalisé sous la direction de Monsieur le Professeur Jacques Frémeaux, 1997.

Mariet (Vincent), « De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort, port impérial au XIX^e siècle (1793-1913) », *Revue d'Histoire Maritime*, 29, Avril 2021, p. 135-147.

Idem, *De l'Atlantique aux mers de Chine : Rochefort port impérial au XIX^e siècle (1793 -1913)*, thèse d'Histoire sous la dir. de Jean-François Klein et de Bruno Marnot, La Rochelle, 24 mars 2022¹¹²¹.

Marlier (Jean-Noël), *Les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg, Toulon)*, thèse sous la direction du Professeur Jean-Claude Daumas, soutenue le 26 novembre 2005, Université de Franche-Comté, UFR, Besançon, année universitaire 2004-2005.

Martin (Sébastien), *Rochefort arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2015.

Martinez (Lucas), *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, 2013¹¹²².

Musée de la Marine (Cristina Baron, Gérard Beauclair et Bernard Cros), *Toulon, l'arsenal et la ville*, Paris, Musée national de la Marine 2012.

Née (Marlène), *Les industries militaires à Cherbourg 1900-1939 : arsenal & activité associées*, Mémoire de DEA d'histoire contemporaine, sous la direction de Jean-Pierre Daviet, Université de Caen, 2000-2001.

Plouviez (David), *La Marine et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2014.

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

Villain-Gandossi (Christiane) (sous la dir. de), *Deux siècles de constructions et chantiers navals (milieu XVII^e-milieu XIX^e siècle)*, Paris, éditions du CTHS, 2002.

6. Stations, croisières et divisions navales

6. 1. Stations ultra-marines

Barbier (Hervé), *Les Canonnières françaises du Yang-Tsé. De Shangai à Chongqing (1900-1941)*, Les Indes Savantes, 2004.

Idem, *La Division navale d'Extrême-Orient*, Thèse, Université de Nantes, 2006.

¹¹²¹ Non consulté.

¹¹²² Demandé par nous, ce mémoire n'a pas été communiqué et n'a pu être consulté.

- Bonnel (Ulane), *Histoire de la Station navale de Santo-Domingo de 1803 à 1809*, 1962. Extrait de la *Revue d'Histoire économique et sociale* (1962).
- Blais (Hélène), *Voyages au grand océan. Géographies du Pacifique et colonisation, 1815-1845*, CTHS, 2005.
- Buchet (Christian) et Vergé-Franceschi (Michel) (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006.
- Cough (Barry M.), *Britain, Canada and the North Pacific. Maritime Enterprise and Dominion, 1778-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.
- Estival (Bernard), *Les canonnières de Chine 1900-1945*, Marines éditions, 1994.
- Graham (Gerald S.), *Great Britain in the Indian Ocean 1810-1850*, Oxford, Oxford University Press, 1967.
- Idem*, *The China Station. War and Diplomacy 1830-1860*, Oxford, Oxford Clarendon Press, 1978
- Johnson (Robert Erwin), *Far China Station. The US Navy in Asian Waters 1800-1878*, Annapolis, Naval Institute Press, 1979. Réédition en septembre 2013.
- Labarère (Lucien), *Ephémérides de la station de Terre-Neuve*, s.d. (vers 1920), s. e.¹¹²³.
- Mac Lean (David), *War, Diplomacy and Informal Empire. Britain and the Republics of La Plata 1836-1853*, British Academic Press, Londres, 1995.
- Mouser (Bruce L.), « The Rio Pongo Crisis of 1820 and the Search for a Strategy for the Anti-Slavery Squadron off West Africa », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 3, Août 2011, p. 145-162.
- Rieunier (A.), *La Marine française en Extrême-Orient*, Mémoire de maîtrise, Université de Paris-I, 1997.
- Scheina (Robert L.), *Latin America. A Naval History 1810-1897*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987.

6. 2. Commandements maritimes et divisions navales françaises en Méditerranée

- Anonyme¹¹²⁴, *La Marine française dans le Levant en deux parties*, s. d. (années 1920), s. e. Un exemplaire Conservé au SHD-Vincennes.
- Béarn (commandant de)¹¹²⁵, *La division navale du Levant*, 4 t., s. l., s. d., s. é.
- Berton (Claude), « Problèmes de la station navale de Crète en 1910, d'après les souvenirs de l'amiral Daveluy », *Stations Navales et Navigations organisée en Méditerranée*, Actes du colloque de Toulon 12, 13, 14 décembre 2002, ed. de la Nerthe, 2004, p. 66-67.
- Caubet (capitaine de vaisseau Louis), « La Marine au Levant 1832-1914 », *Comité de documentation historique de la Marine, Communications 1986-1987 et 1987-1988*, 1989 p. 79-94. SHM Vincennes, 3 S 3888.

¹¹²³ Un exemplaire conservé au SHD Vincennes.

¹¹²⁴ Travail dactylographié en un volume portant sur le dernier quart du XIX^e siècle, comportant une importante collection d'extraits de rapports et de lettres des officiers de la station. Peut-être considéré comme une quasi-source navale. Un document dactylographié sans carte conservé au SHD-Vincennes (VI-3 2 640)

¹¹²⁵ Travail ronéotypé avec notes et corrections manuscrites SHM Vincennes, 3 S 979 1-4.

De La Rozière, *Historique de la Direction du Levant*, s. d., s. e., s. p., Conservé au SHD Vincennes.
Pradel de Lamase (Martial de), *La station navale française de Tunis au milieu du XIX^e siècle*, 1956, 8 p. Tiré à part de la *Revue internationale d'Histoire militaire*, 1956, n° 18, p. 351-357¹¹²⁶.

Rampal (André), « 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^e cycle sous la direction de Monsieur le professeur Jean-Louis Miège, soutenue le 14 décembre 1982, Université de Provence, Institut d'Histoire des Pays d'Outer-Mer, Aix-en-Provence, 1982.

Idem, « Les équipages des stations navales. Restauration-Monarchie de Juillet », in *Navigations et gens de mer en Méditerranée de la préhistoire à nos jours. Actes de la Table Ronde du groupement d'intérêt scientifique des sciences humaines sur l'aire méditerranéenne*, cahier n° 3, Paris, 1980, p. 93-103.

Idem, « Les stations navales françaises de Méditerranée au début du XIX^e siècle. Les exemples du Levant et de l'Espagne sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », Société française d'Histoire Maritime, Délégation Méditerranée, Actes du Colloque de Toulon, des 12, 13 et 14 septembre 2002, *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Toulon, les éditions de la Nerthe, 2004, p. 21.

Renauldon (Ulrich-André), *La Station navale du Levant. Marine et diplomatie 1840-1870*, DEA, Paris-IV, 1991¹¹²⁷.

Roux (Pierre Henri), *Le rôle de la marine française dans la crise franco-égyptienne de 1839-1840*, 1962.

Société française d'Histoire Maritime, Délégation Méditerranée, Actes du Colloque de Toulon, des 12, 13 et 14 septembre 2002, *Stations navales et navigations organisées en Méditerranée*, Toulon, les éditions de la Nerthe, 2004,

Taillemite (Etienne), « La Marine française en Méditerranée orientale », *Académie de Marine. Communications et Mémoires*, Année académique 1995-1996, n° 3, p. 12-18.

7. Missions des forces navales : doctrines d'emploi et opérations.

7. 1. Généralités, théâtres maritimes non-européens et mises en perspective

Balancie (Jean-Marc), *La diplomatie navale française en Océan indien 1967-1992, Vingt-cinq ans d'utilisation de la Marine nationale comme outil de politique étrangère*, 2 t., thèse de sciences politiques, sous la direction du Professeur Philippe Chapal, Université Pierre-Mendès France UER Faculté de Droit, 11 juin 1992.

Battesti (Michèle), « Le blocus maritime de 1815 à la Première Guerre mondiale, théorie et pratique », *Les Cahiers Sirice*, 2021/1 (n° 26), p. 33-45. URL : <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-sirice-2021-1-page-33.htm>

¹¹²⁶ Porte sur la mission navale française en Tunisie et non sur une station stricto sensu.

¹¹²⁷ L'exemplaire déposé au SHD-Vincennes a été déclaré perdu corps et biens depuis 2004.

- Blechman (Barry M.) et Kaplan (Stephen S.) (éd.), *Force without war. US Armed Forces as a Political Instrument*, The Brookings institution, Washington DC, 1978.
- Bueb (Volkmar), *Die « Junge Schule » des französischen Marine Strategie und Politik 1875-1900*, Harlad Boldt Verlag, Boppard-am-Rhein, 1971.
- Bulletin d'études de la Marine*, « L'Aéronautique navale, facteur de puissance en mer au service de la sécurité et de la défense », dossier spécial, n° 46, Octobre 2009.
- Cable (James), *Gunboat Diplomacy. Political Applications of Limited Naval Force*, Chatto & Windus, Londres, 1971, 251 p.
- Idem*, *Gunboat diplomacy, 1919-1979*, St. Martin's Press, 2^e édition, 1981, 288 p.
- Candiani (Guido), « Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 », *Revue d'Histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 251-282.
- Centre d'études stratégiques aérospatiales*, Dossier spécial la « La diplomatie aérienne », n° 24, hiver 2010-2011.
- Coutau-Bégarie Hervé, *Le meilleur des ambassadeurs. Théorie et pratique de la diplomatie navale*, Economica, 2010,
- DSI*, dossier Hors Série « Guerre Littorale. Un défi pour les marines européennes », *DSI. Défense & Sécurité Internationale*, octobre-novembre 2014, p. 36-98.
- Ferrand (Bernard), « Quels fondements juridiques aux embargos et blocus aux confins des XX^e et XXI^e siècles ? », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 214, Avril-juin 2004, p. 55-80.
- Germond (Basil), « Les missions des marines militaires européennes depuis 1989 », *Relations Internationales*, 2005/2, p. 105-116.
- Jeangène Vilmer (Jean-Baptiste), *La Guerre au nom de l'humanité. Tuer ou laisser mourir*, PUF, 2012.
- Hrodej (Philippe), « Marine et diplomatie : les vaisseaux français. Un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'empire espagnol d'Amérique (1700-1713) », Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006, p. 27-43.
- Le Hunsec (Mathieu), *La Marine nationale en Afrique depuis les indépendances, 50 ans de diplomatie navale dans le golfe de Guinée*, Service historique de la Défense, 2011
- Le Masson (Henri), *La politique navale française de 1870 à 1914*, dans Henri Le Masson, *Propos maritimes*, Paris, éditions Maritimes et d'Outre Mer, 1970, 183-187.
- Louvier (Patrick), « Confronter la *Cherbourg Strategy* aux sources nationales : marins et militaires face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) », *Revue d'Histoire Maritime*, 2012, n° 16, p. 87-118.
- Morin (Tony), « Cadre et cartographie de la diplomatie aérienne française », *Penser les ailes françaises*, n° 27, Printemps 2012, Centre d'études stratégiques aérospatiales, p. 41-53.
- Motte (Martin), *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la Jeune Ecole à 1914*, thèse d'Histoire, Georges-Henri Soutou (dir.), Sorbonne-Paris IV, 2001.
- Idem*, (sous la dir. de), *Les larmes de nos souverains. La pensée navale stratégique navale française*, Centre d'études stratégiques de la Marine, 2014.

Minguella (O.), *Politique extérieure et outil naval : les missions de la marine nationale au Liban entre 1982 et 1990*, 1994¹¹²⁸.

Olivier-Jégat (Edern), *Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)*, (sous la dir. de Mme Sylviane Llinares), thèse présentée et soutenue à Lorient, le 31 août 2020, Université Bretagne-Sud, Ecole doctorale, 604. *Travail consulté après la soutenance de cette HDR.*

Tourret (P.), *Les aspects maritimes de la politique française au Liban (1981-1991)*, sous la direction de J. Soppelsa et de M. Battesti, Paris I, 1993.

Saffroy (Frédéric), « Clemenceau et la stratégie navale : le torpilleur contre le cuirassé », article publié le 1^{er} juin 2018 sur l'édition électronique de *Cols Bleus*, www.colsbleus.fr, <https://www.colsbleus.fr/articles/10706>

Walser (Ray), *France's Search for a Battle Fleet : Naval Policy and Naval Powers, 1898-1914*, New York et Londres, Garland Publishing, 1992.

7. 2. Influence et puissance navales de la France au XIX^e siècle : croisières, opérations et campagnes

Battesti (Michèle), *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Éditions Du May, Paris, 1993.

Eadem, « L'aspect naval des opérations de 'maintien de la paix' durant le Second Empire », *Maintien de la paix de 1815 à Aujourd'hui. Actes du XXI^e colloque de la Commission Internationale d'Histoire militaire*, Québec, 1995, p. 52-65.

Eadem, « Les bombardements navals et opérations amphibies de la fin du XVIII^e au long XIX^e siècle », *Stratégique*, vol. 114, n° 1, 2017, p. 17-43.

Eadem, « Le blocus maritime de 1815 à la Première Guerre mondiale, théorie et pratique », *Les Cahiers Sirice*, 2021/1, (n° 26), p. 33-45. URL : <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-sirice-2021-1-page-33.htm>

Gibulot (F.), « Marine française et interventions extérieures, 1815-1870 », *Revue Historique des Armées*, n° 186, mars 1992, p.108-114.

Hill (Richard), *War at Sea in the Ironclad Age*, Cassell History of Warfare, 2000.

Larcher (Florent.) « La guerre des Boxeurs : une expédition internationale 1900 », *Revue Historique des Armées*, n° 186, mars 1992, p. 115-123.

Sawicki (Gérald), « Aux origines lointaines du « Service Action ». Sabotages et opérations spéciales en cas de mobilisation et de guerre 1871-1914 », *Revue historique des armées*, 2012/3, p. 12-20.

7. 2. 1. Hors de Méditerranée

Avenel (Jean), *L'Affaire du Rio de la Plata (1838-1852)*, Economica, 1998.

¹¹²⁸ Conservée au SHM Vincennes, sous la cote TH 74.

Delmon (Romain), *La Marine française sur les littoraux atlantiques américains dans la seconde moitié du XIX^e siècle. La campagne du Colbert lors de l'expédition au Mexique 1863-1865*, Mémoire de Master 2, Université de La Rochelle, 2008.

Idem, *Panama 1885: Révolution et lutte d'influence franco-états-unienne. GIS Réseau Amérique latine*. Actes du 1er Congrès du GIS Amérique latine: Discours et pratiques de pouvoir en Amérique latine, de la période précolombienne à nos jours, 3-4 novembre 2005, Université de La Rochelle, Nov 2005, 19 p. halshs-00008417

Jezequel (Charles-Albert), *Une intervention française en Argentine : le blocus de la Plata*, Mémoire de Maîtrise, Paris, 1958.

Idem, *La Royale en Amérique Latine*, thèse de doctorat (sous la dir. de Charles Minguet) Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 1994.

Hood (Miriam), *Gunboat diplomacy, Great Powers Pressure in Venezuela*, George Allen & Unwin, Londres, 1975.

Lasterle (Philippe), « La mission navale française au Pérou (1905-1914) : un goût d'inachevé », Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006, p. 129-146.

Laffite-Carles (Christiane), « La présence française sur la côte colombienne pendant les guerres d'Indépendance », Christian Buchet et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La Mer, La France et l'Amérique Latine*, PUPS, 2006, p. 45-61.

Lamarre (Loys), *L'action diplomatique et militaire de la France dans La Plata entre 1837 et 1841*, Mémoire de DEA Histoire Militaire, Défense, Sécurité, Institut d'Études politiques d'Aix-en-Provence, UMR 5 609, ESID, CNRS (Montpellier III), Pr. Jean-Charles Jauffret dir., 2002.

Idem, *La Royale en Amérique Latine au XIX^e siècle : Présence de la Marine française au Chili et au Pérou à l'époque de l'indépendance*, thèse de doctorat, 7 vol., Paris, 1974.

Le Bras (Joël), « Au temps des expéditions et des colonnes de pénétration de l'Ouest-Africain : les médecins « coloniaux » de la Marine au Sénégal et dans le Haut-Fleuve », 5^{ème} partie, *ASNOM*, n° 129, Juin 2015, p. 61-71.

Studený (Alexandre), *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.

Venayre (Sylvain), *Une guerre au loin. Annam, 1883*, Paris, Les Belles Lettres, 2016.

7. 2. 2. En Méditerranée

Boyer (Ferdinand), « La marine de la seconde République et la révolution sicilienne de février à juillet 1848 », *Études d'Histoire moderne et contemporaine*, t. II, 1948-1949, p. 184-203.

Buti (Gilbert), « Convois pour l'expédition d'Égypte », *Cahiers de la Méditerranée*, Dossier « Bonaparte, les îles méditerranéennes et l'appel de l'Orient, Actes du colloques d'Ajaccio, 29-30 mai 1998 », n° 57,1, 1999, 1998, p. 173-205.

- Caillé (Jacques), *Les Français à Mogador en 1844*, Mogador, Syndicat d'Initiative et de Tourisme, 1955.
- Chamberlain (Muriel), « The Alexandria Massacre of 11th June 1881 and the British Occupation of Egypt », *Middle Eastern Studies*, 13-1, 1977, p. 14-39.
- Charasse (Lieutenant de Vaisseau), *Campagne du Maroc- 1844- Tanger, Mogador*, École de guerre navale, document ronéotypé, 1933.
- Crimmin (Patricia), « Great Britain and France in the Levant, 1793-1827 : from naval conflict to co-operation », in *II^{es} Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine Portsmouth 23-26 mars 1988, Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1990, p. 71-86.
- Delaroché (Jean-Marie), « Les interventions navales internationales au large de l'Albanie et du Monténégro en 1880 et 1913 », dans Catherine Horel (dir.), *Les guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, Bruxelles, Peter Lang, 2014, p. 155-168.
- Genadry (colonel François), « L'expédition française au Liban de 1860-1861 », *Bulletin de l'Association des Amis de l'École Supérieure de Guerre*, n°58, 2^o trimestre, 1973, Salle de lecture du SHA, non disponible, p. 27-34.
- Gomez (Olivier), « "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.
- Louvier (Patrick), « La Marine française et la sécurité des Chrétiens du Levant au XIX^e siècle », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 57, Décembre 2004-Mai 2005, p. 25-42.
- Idem*, « Les Grandes puissances navales en Méditerranée au XIX^e siècle (1815-1880) : interventions humanitaires, maintien de la paix, droit d'ingérence », *Cahiers du centre d'Études de la Défense*, n° 22, *Histoire des rapports diplomatico-stratégiques*, 2004, p. 9-25.
- Idem*, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », *Revue d'Histoire Diplomatique*, 2010, p. 319-341.
- 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) », *Penser le système international (XIX^e-XXI^e siècle). Autour de l'œuvre de Georges-Henri Soutou*, Éric Bussière, Isabelle Davion, Olivier Forcade, Stanislas Jeannesson (dir.), PUPS, 2013, p. 289-310.
- Idem*, « Les puissances européennes et la crise crétoise (1897-1898) : ingérence armée et sortie de crise dans une province ottomane à la fin de l'ère hamidienne », dans Bruyère-Ostells (Walter) et Dumasy (François) (dir.), *Pratiques militaires et globalisation XIX^e – XX^e siècles, Combattre, administrer, acculturer. Actes du colloque international Pratiques militaires et Globalisation, XIX^e-XX^e siècles*, Sciences Po Aix, 31 mai-2 juin 2012, Paris, Bernard Giovanangeli Éditeur, 2014, 239-251.
- Pennell (C. R.), « Dealing with Pirates : British, French and Moroccans, 1834-56 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 22, n°1, 1994, p. 54-83.
- Pradel de Lamase (Martial de), *La Marine et l'expédition de Tunisie (1881)*, 1955, 18 p. Tiré à part de la *Revue Historique de l'Armée*, n° 1, 1955, p. 41-49.

Schmidl Erwin A., « The International Operation in Albania, 1913-14 », *International Peacekeeping*, vol. 6, 3, 1999, p. 1-10.

8. Renseignement, espionnage et reconnaissances

Arboit (Gérard), *Des services secrets pour la France. Du Dépôt de la Guerre à la DGSE (1856-2013)*, CNRS éditions, 2014.

Augarde (Philippe), « Les rapports du lieutenant-colonel Février en mission auprès de l'armée danoise en 1864 », *Carnets de la Sabretache*, n° 189, p. 30-37.

Beauvais (Armand), *Attachés Militaires, Attachés Navals et Attachés de l'Air*, Paris, Les presses modernes, thèse pour le doctorat en droit, 15 mai 1937. Université de Paris, Faculté de droit. 1937.

Bradley (Margaret), « Dupin et la Grande Bretagne : la première visite », *Bulletin de la Sabix*, 42, 2008, p. 30-38.

Canard (M.), « Une description de la côte barbaresque au dix-huitième siècle par un officier de la Marine russe », *Revue africaine*, 95, 1951, p. 120-180

Darbousset (Renaud), *Les attachés navals français à Rome face à la marine royale italienne entre 1886 et 1915 : Renaissance, maturité et action*, Mémoire de maîtrise en Histoire militaire contemporaine, sous la direction du professeur Hubert Heyriès, Université Paul-Valéry, Montpellier III, 2001-2002.

Dujin (Nicolas), « Un attaché naval dans la Grande Guerre : le commandant de Roquefeuil à Athènes (1915-1917) », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 2006/4, n° 224, p. 95-109.

Eyrard (Jean-Paul), « Attaché naval en Espagne pendant la guerre civile : l'itinéraire du lieutenant de vaisseau Raymond Moullec », *Revue Historique des Armées*, 251, 2008, p. 104-111.

Forcade (Olivier) et Laurent (Sébastien), *Dans le secret du pouvoir*, NME, 2019.

Huchtausen (Peter A.) et Sheldon-Duplaix (Alexandre), *Guerre Froide et espionnage naval*, Nouveau Monde éditions, 2009.

Laurent (Sébastien), « Le renseignement de 1860 à nos jours : état des sources militaires, p. 97-110, *Revue Historique des armées*, Décembre 2000, n° 221, p. 97-110.

Louvier (Patrick), « Le renseignement naval français en Méditerranée au XIX^e siècle (1815-1913) : Acteurs, organisation et pratiques », dans *Renseignement et espionnage du premier empire à l'affaire Dreyfus (XIX^e siècle)*, CF2R-Ellipses, 2021, p. 189-210.

Idem, « Le stationnaire de Constantinople: les yeux de la Royale sur la Question d'Orient (1840-1914) » dans *Renseignement et espionnage du Premier empire à l'affaire Dreyfus (XIX^e siècle)*, CF2R-Ellipses, 2021, p. 211-226.

Paroutian (Virginie), *Le poste d'attaché naval français à Washington (1899-1939)*, mémoire de maîtrise sous la direction de M. le professeur Robert Frank, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, septembre 2000, 238 p.

Puigmal (Patrick), « L'Internationale napoléonienne au service des indépendances de l'Amérique Latine. Théories et pratiques militaires des armées de l'émancipation (1810-1835) », dans Walter

Bruyère-Ostells (Walter) et François Dumasy, *Pratiques militaires et globalisation*, Paris, Bernard Giovanangeli éditeur, 2014, p. 174-191.

Richard (Thibault), *La Marine française au cœur de l'Entente cordiale. Le poste d'attaché naval à Londres de 1904 à 1914*, maîtrise d'Histoire des Relations Internationales, sous la direction de Robert Frank, Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne, septembre 2005 ;

Reyniers (Colonel), « Un émule du commandant Boutin : le lieutenant-colonel Dautheville », *Revue du Génie Militaire*, 1^{er} trimestre, 1956, p. 41-65.

Sheldon-Duplaix (Alexandre), « Un marin du Second empire au service du renseignement : le capitaine de vaisseau Pigeard et les programmes navals anglais et américains (1856-1869) », *Revue historique des armées*, 247, 2007, p. 13-30.

Vial (Philippe), « Une place à part : les militaires et les relations extérieures de la France en temps de paix depuis 1870 », *Matériaux pour l'Histoire de notre temps*, n° 65-66, 2002, p. 41-47.

Voionmaa (Olai), *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.

V. MARINES ÉTRANGÈRES

R. Chesneau, E. M. Kolesnik, N. J. M Campbell, *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, 1979.

1. Marines anglo-saxonnes

Bastable (Marshall J.), *Arms and the State. Sir William Armstrong and the Remaking of British naval Power, 1854-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.

Beeler (John F.), *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era 1866-1880*, Stanford, 1997.

Battesti (Michèle), *1798 : Nelson contrarie la stratégie de Bonaparte*, Economica, 1998.

Chaline (Olivier), « La difficile mise en place des techniques de blocus par les Anglais, XVIIe et XVIIIe siècles », *Les Cahiers Sirice*, 2021/1 (n° 26), p. 23-31. URL : <https://www.cairn.info/revue-les-cahiers-sirice-2021-1-page-23.htm>.

Clowes (William Laird), *The Royal Navy. A History from the earliest Times to the Death of Queen Victoria*, vl. VII, Londres, 1903.

Cox (Frederic J.), « The American Naval Mission en Egypte », *The Journal of Modern History*, vol. 26, n° 2, Juin 1954, p. 173-178.

Hattendorf (John B.), « The Bombardment of Acre 1840 : a case study in the use of naval force for deterrence », dans *II^{es} Journées franco-anglaises d'histoire de la Marine Portsmouth 23-26 mars 1988, Les empires en guerre et paix, 1793-1860*, Service Historique de la Marine, Vincennes, 1990, p. 205-226.

Lambert (Andrew), *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval mastery 1815-1850*, Londres, Conway Maritime Press, 1991.

Idem, « 'Within Canon Shot and Deep Water' The Syrian Campaign of 1840 », Peter Hore (sous la dir. de), *Seapower ashore. 200 Years of Royal Navy Operations on Land*, Chatham Publishing, 2001, p. 79-95.

Idem, *Admirals*, Londres, Faber and Faber, 2008.

Lewis (Michael Arthur), *The Navy in transition 1814-1864 A social History*, Londres, Hodder and Stoughton, 1965.

Louvier (Patrick), *La puissance militaire et navale britannique en Méditerranée 1840-1871*, Vincennes, SHD, 2006.

Idem, « La Royal Navy et la sécurité des communautés sous protection britannique en Méditerranée (1856-1871) », *Revue Historique des Armées*, n° 1, 2002, p. 19-28.

Idem, « Cuirassés et émeutiers : l'escadre Seymour devant Alexandrie (mai-juillet 1882) », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 50, Mars 2003, p. 47-54.

Idem, « De l'admiration haineuse à l'entente ambiguë : les officiers de marine français et la Royal Navy dans l'espace méditerranée (1815-1870) », Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, Actes du colloque international « Ennemi Juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. La figure de l'ennemi », 27-29 novembre 2008, Université de Bretagne-Sud/Montpellier III, DOBU Verlag, 2011, p. 105-122.

Marder (Arthur J.) *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York, Alfred A. Knopf, 1940.

Pearsall (Alan W. H.), « The Royal Navy in the Mediterranean », 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)*, Vincennes, SHM, 1992, p. 269-274.

Maurer, (J.), « The Anglo-German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912-1914 ». *The Journal of Conflict Resolution*, 36 (2), 1992, p. 284-308.

Pietsch (Roland), « Hearts of oak and jolly tars ? Heroism and insanity in the Georgian Navy », *Journal for Maritime Research*, 15, 1, 2013, p. 69-82.

Macdonald (Janet), « Two years off Provence : the Victualling and Health of Nelson's Fleet in the Mediterranean, 1803 to 1805 », *The Mariner's Mirror*, vol. 92, n° 4, Novembre 2006, p. 443-454.

Eadem, « The Introduction of Iron Watertanks in the Royal Navy », *Mariner's Mirror*, vol. 95, n° 2, Mai 2009, p. 215-221.

Martin (Christopher), « Un nouveau regard sur les mutations de la Royal Navy au début du XX^e siècle », *Revue historique des armées*, 257, 2009, p. 44-58.

Idem, « La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile », *Revue d'Histoire maritime*, n° 20, Dossier « La Marine nationale et la Première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 119-142.

Matzke (Rebeca Berens), *Deterrence through Strength. British naval power and Foreign Policy under Pax Britannica*, University of Nebraska Press, 2011.

Rodger (N.A.M.), *The Admiralty*, Lavenham, Terrence Dalton Limited, 1979.

Reding (Raymond), *Beaufort, l'amiral du vent. Une vie de Sir Francis Beaufort (1774-1857)*, Les Indes Savantes, Le Croît Vif, Collection Témoignages Maritimes, 2017.

Rowbotham (W. B.), *Naval operations on the coast of Syria*, Journal of the RUSI, Novembre 1952, p. 566-578.

Schurman (D. M.), *The Education of a Navy. The development of British Naval Strategic thought, 1867-1914*, Chicago, 1965.

Rooney (Chris B.), « The International significance of British naval Mission to the Ottoman Empire, 1908-1914 », *Middle Eastern Studies*, vol. 34 1, 1998, p. 1-29.

2. Les forces de la Triple (Italie, Autriche, Allemagne)

Barazutti (Roberto), « Lissa, 1866 : les douloureux boulets de la marine italienne », *Guerre et Histoire*, n° 23, p. 60-64.

Beri (Emiliano), « La Foce et la Spezia. Les arsenaux de la Riviera de Livante entre Napoléon et l'Unification de l'Italie », dans Caroline Le Mao (sous la dir. de), *Les arsenaux de la Marine (XVI^e siècle à nos jours)*, Presses de la Sorbonne, 2021, p. 195-207.

Botti (Feruccio), « Bonamico et Aube : comment combattre une marine d'une puissance supérieure », *ISC- Stratégique*, 2010, 1, n° 99. p. 133-152

Brézet (François-Emmanuel), *Le « Plan Tirpitz : une étude globale du développement de la Marine impériale allemande de 1897 à 1914*, thèse d'histoire, Jean Meyer (dir.) soutenue à Paris IV Sorbonne, 1993.

Cabanes (Pierre) (sous la dir. de), *Histoire de l'Adriatique*, Seuil, 2001.

Epkenhans Pr. Michael, « La flotte allemande de haute-mer et la marine française de la fin du XIX^e 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. 143-153.

Ferrante (Ezio), « La pensée navale italienne de Lissa à la Grande Guerre », dans Hervé Couteau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale*, vol. III, FEDN, 1993. Le texte a été consulté dans son édition numérique : <https://www.cairn.info/revue-guerres-mondiales-et-conflits-contemporains-2004-1-page-3.htm>

Grilli (Marco), « Lo stabilimento Whitehead di Fiume. La nascita e l'evoluzione dell'arte siluro (Torpedo) », *Instoria Rivista online di storia & informazione*, n° 22, Mars 2007, p. 1-5.

Gabriele (Mariano), « La marine italienne de 1870 à 1900 », dans Michel Ostenc (sous la dir. de), *La marine italienne de l'Unité à nos jours*, Economica, 2005, p. 11-52.

Horel (Catherine), *L'amiral Horthy. Régent de Hongrie*, Perrin, 2014.

Sondhaus (Lawrence), *The Habsburg Empire and the Sea, Austrian Naval Policy, 1797-1866*, Purdue University Press, 1989.

Préneuf (Jean de), « Du rival méprisé à l'adversaire préféré », *Revue historique des armées*, 250, 2008, p. 34-52.

3. Les puissances riveraines de l'Égée et de la mer Noire

Benfougal (Tatiana), « Des chantiers navals de Nikolaev au port d'Odessa : une histoire maritime commune », *Cahiers slaves*, dossier « Les chemins d'Odessa », sous la direction de Francis Conte et Françoise Gréciet, n°14, 2016. p. 105-122.

Bolony (Lt.-Col.), « Naissance de la Marine Bulgare », *Cols Bleus*, n° 2249, 19 février 1994, p. 13-15.

Chatenet (Madeleine de), *Traversay. Un Français ministre de la Marine des Tsars*, Paris, Tallendier, 1996

Delanoë (Igor), « L'implantation de la marine russe à Villefranche en 1858. Un exemple de repositionnement stratégique de la Russie », 2010. Conférence aux archives départementales des Alpes-Maritimes. Texte et documents annexes disponibles en ligne. https://www.departement06.fr/documents/Import/decouvrir-les-am/recherchesregionales200_18.pdf

Koulagin (Konstantin), « Les cuirassés de la classe *Sevastopol*, 1^{re} partie : de 1908 à 1921 », *Navires & Histoire*, 102, Juin-juillet 2017, p. 3-14.

Krasteva (Mariana), « The Participation of France in The Build Up of the Bulgarian Navy », *Annual Proceedings of The Naval Museum – Varna*, vol. I, Varna, 2001, p. 52-60.

Eadem, « The Beginning of the Bulgarian Navy on the Black Sea in Documents », *Annual Proceedings of The Naval Museum – Varna*, vol. VII, Varna, 2009, p. 7-18..

Lanebsiepen (Bernd), Güleriyüz (Ahmed), *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Londres, Conway Maritime Press, 1995.

Mitchell (Donald W.), *A History of Russian and Soviet Sea Power*, Londres, Mac Millan, 1976.

Musée national de la Marine, « Cadeaux des Tsars. La diplomatie navale dans l'Alliance franco-russe, 1891-1914 », *Neptunia*, Numéro Hors série, 2010.

Moreau (Odile), *Réformes militaires ottomanes. 19^e-20^e siècles : nouvelles approches*, Istanbul, Isis, Analecta Isisiana, CXXXV, 2015.

Noppen (Ryan K.), *Ottoman Navy Warships 1914-18*, Oxford, Osprey, 2015.

Olender (Piotr), *Russo-Turkish Naval War 1877-1878*, Petersfield, MMPbooks, 2017,

Païzis-Paradellis (C.), *Hellenic Warships 1829-2001*, Athènes, The Society for the Study of Greek History, 2002

Panzac (Daniel), « Entre carrière et politique : les officiers de marine ottomans à la fin de l'empire (1863-1923) », *Turcica*, 33, 2001, p. 63-83.

Idem, « Le khédivé Ismaïl, le sultan ottoman et les cuirassés français », dans Daniel Panzac et André Raymond, *La France & l'Égypte à l'époque des vice-rois 1805-1882*, Institut français d'archéologie orientale, *Cahier des Annales islamologiques*, 22, 2002, p. 267-278 ;

idem, « Flottes et arsenaux dans l'affrontement turco-égyptien (1830-1840) », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 84, 2012, p. 367-378.

Idem, « Nommer les navires de guerre ottomans (XVIII-XX s.) : une utilisation idéologique ? » Jean-Louis Bacqué-Grammont, Pierre-Sylvain Filliozat et Michel Zink éd., *Recherches sur le*

monde ottoman XV^e-XIX^e siècle, Actes de colloque international des 10 et 11 décembre 2010 organisé par l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres et l'Institut national des langues et civilisations orientales, Paris, 2014, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2014, p. 261-276.

Plotto (Alexandre) et al., *Au service du pavillon de Saint-André, dans la marine impériale russe*, Abbeville, 1998.

Poquerus (Pierrick), « Les cuirassés ronds de l'amiral Popov. "Les pires navires de guerre jamais construits" », *Los ! Le magazine de la guerre navale, aéronavale et sous-marine*, n° 10, septembre-octobre 2013, p. 64-71.

Constantin Varfis, « Espace maritime grec et marine hellénique, XIX^e-XX^e siècles », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, Octobre 1993, n° 172, Octobre 1993, p. 85-100.

Vernier (Olivier), « Villefranche et la marine à l'époque contemporaine : du port de guerre à l'escale mondaine 1814-1839 », *Nice Historique*, n°1/2, 1999, p. 57-71.

Yorulmaz (Naci), *Arming the Sultan. German Arms Trade and Personal diplomacy in the Ottoman Empire before World War I*, Londres-New-York, I. B. Tauris, 2014.

Zhukov (Konstantin) et Vitol (A.), « The Origins of the Ottoman Submarine Fleet », *Oriente Moderno*, XX, n° 1, 2001, p. 221-232

SITOGRAPHIE

Les ressources sitographiques sont larges sur les questions maritimes et navales. On se bornera ici à payer quelque peu notre dette à des sites de haute tenue.

<https://www.architecture-navale-ancienne.com>

Site dédié à l'architecture navale de la marine à voiles (essentiellement avant 1840 env.); les données sur la marine à vapeur et les unités mixtes sont plus diffuses.. Concentré sur les ouvrages et les savoirs français. Accès en ligne aisé à des dictionnaires techniques (jusqu'en 1864). Site de référence.

archeosousmarine.net

L'étude des naufrages a donné lieu à de nombreuses références sitographiques. On a privilégié ce site bien informé.

dossiermarine.org

Site tenu par un passionné sur la marine du milieu du XIX^e siècle. Très utile sur le plan technique.

ecole.nav.traditions

Avec certaines lacunes selon les spécialités, le site donne sur le Grand Corps, une précieuse accumulation de données biographiques professionnelles. Outre le rappel des affectations et nominations, les fiches biographiques peuvent comporter des extraits de presse contemporains. Les données similaires sur les médecins, les aumôniers, les commissaires sont moins étoffées. Les officiers marinières comme les marins de l'État sont naturellement absents de ce site semi-officiel.

histoire par l'image

Site, réalisé à l'initiative de la Direction générale des patrimoines en partenariat avec la Réunion des musées nationaux et le ministère de l'Éducation nationale. Excellente ressource pour l'analyse des mémoires militaires et navales (le retour des Cendres, la bataille de Navarin par ex.).

Léonore (ordre de la Légion d'Honneur) et musées de Versailles/de la Marine.

Utile complément des dictionnaires biographiques. Relève de la ressource archivistique numérisée.

napoléon.org

Bâti par et pour des historiens, des curieux et des étudiants, il offre au chercheur une aide précieuse pour tout ce qui relève de la marine de Napoléon III.

troisponts.net

Un site généraliste, bien présenté et assez clair.

ANNEXES

Les pièces annexes à notre recherche - cartes, graphiques, textes reproduits et présentés — ont été rassemblées dans un cahier dédié qui forme le tome 4 du mémoire inédit.

INDEX DES NOMS DE PERSONNES ET DE BATEAUX

Cet index se limite aux noms des personnes et des navires de guerre français ou non. Indexer les lieux a paru une tâche assez inutile, la table des matières donnant assez d'indications pour aider les chercheurs désireux de suivre l'action navale dans les eaux italiennes, levantines comme en mer Noire¹¹²⁹.

I. Noms des personnes

Les noms des monarques et des régimes français (par ex. monarchie de Juillet) ne sont pas mentionnés dans l'index. Les nationalités étrangères sont signalées par des lettres dont la liste est indiquée ci-dessous.

Les marins qui ont été contre-amiraux et vice-amiraux sont signalés par le même grade (« amiral »). La dignité de l'amiralat, attribuée aux officiers généraux ayant commandé en temps de guerre une division ou une armée navale, est indiquée distinctement (« Amiral de France »). Pour ceux, officiers subalternes et supérieurs, qui n'ont pas atteint les étoiles, on a mentionné leur carrière d'une seule formule : « officier de marine ». Les cadres du service de santé sont signalés sous deux indications : médecins et pharmaciens, sans entrer dans le détail des grades. Comme la différence entre les médecins et les chirurgiens de marine est purement formelle avant l'étape professorale qui les mène à leur spécialisation, on a employé le même mot (« médecin ») pour désigner les officiers de santé embarqués. Les pharmaciens sont, en revanche, distingués des médecins et chirurgiens. Les chirurgiens, pharmaciens et médecins de marine entretenus, titulaires ou non d'une thèse de médecine, mais sur lesquels les données bibliographiques sont insuffisantes, sont désignés sous la seule formule « corps de santé ». Les attachés militaires et navals sont respectivement signalés par les lettres AM et AN. Le passage par l'école polytechnique est indiquée par la lettre capitale « X ». Les marins de l'État ayant quitté la carrière pour les Lettres, les Sciences ou la fonction publique ne sont pas mentionnés dans la rubrique « Marins et Personnels de la Marine ». Ainsi Eugène Sue, ainsi La Landelle sont-ils placés en dehors de la liste des personnels de la Marine puisque le gros de leur vie professionnelle se fait hors de la Royale. En revanche, ceux qui, tels Farrère, Loti et Vignes, ont mené de front et durant plusieurs décennies une carrière navale, une vie artistique, une passion savante ou littéraire sont portés dans l'index des marins de l'État. Cette distinction, avec sa part d'arbitraire, est ici fonctionnelle.

All : Allemagne/États allemands

A/A-H : Autriche/ Autriche-Hongrie

D. : Danemark

E : Espagne

EU : États-Unis

F. : France

G : Grèce-Royaume des Hellènes

¹¹²⁹ *Ignavia* en outre sait couvrir toute chose de beaux et bons arguments.

GB/RU : Grande-Bretagne-Royaume-Uni

I : Italie

P : Piémont

Pol. : Pologne

Pr. : Prusse

R : Russie

RDS : Royaume des Deux Siciles

RN : *Royal Navy*

T : empire Ottoman/Turquie

1. Marins et militaires, diplomates, hommes de lettres et hommes/femmes d'état étrangers

Abbott, Keith Edward (1814-1873) (GB, agent consulaire) : **III**, 101.

Abd el-Kader/ Abdelkader ibn Muhieddine (1808-1883) (chef religieux et militaire algérien) : **I**, 40.

Abdülaziz (1861-1876) (T., sultan) : **III**, 162, 167, 177, 178.

Abdülhamid II (1876-1909) (T., sultan ottoman) : **III**, 159, 172.

Accinni, Enrico (1838-1904) (I., amiral) : **III**, 42-43.

Alexandre II Romanov (1818-1881) (RU, empereur de Russie) : **III**, 8, 22, 45, 64, 87, 163, 168.

Alexandre Romanov, Grand Duc (1866-1933) (R, amiral) : **III**, 22.

Alphonse XII (1857-1885) (E, monarque) : **III**, 196.

Alphonse XIII (1886-1941) (E, monarque) : **III**, 58, 76.

Ardagh, John, sir (1840-1907) (GB, général) : **III**, 15.

Avellan/Avelane, Fiodor Karlovitch (1839 -1916) (R. amiral) : **III**, 179.

Baker, Valentine (1827-1887) (GB, soldat, gentilhomme de fortune) : **III**, 62.

Barnaby, N. (1829-1915) (GB, directeur des constructions navales) : **III**, 34.

Beatty, David, 1^{er} comte Beatty (1871-1936) (Anglo-Irlandais, amiral) : **II**, 90, 323.

Beaufort, Sir Francis (1774-1857) (GB, amiral, savant) : **I**, 264, 265.

Berdan, Hiram (1824-1893) (EU, général) : **III**, 20, 167.

Beresford, lord Charles (1846-1919) (GB, amiral) : **I**, 211.

Blühm, dit « Blühm Pacha » (18??-18??) (Prusse, militaire au service de la Turquie) : **III**, 66.

Blunt, John E. (18??-18??) (GB, agent consulaire) : **III**, 100.

Bowles, T. G. (18??-18??) (GB., essayiste militaire) : **III**, 124.

Brackenbury, C. B. (1837-1914) (GB, général) : **I**, 268.

Brenchley, Julius (1816-1873) (GB, explorateur) : **I**, 186.

Bridge, sir Cyprian (1839-1924) (GB, amiral) : **II**, 39.

Burgoyne, Sir John Fox (1782-1871) (GB, Inspecteur général des Fortifications) : **II**, 8.

Childers, Hugh (1827-1896) (GB, homme politique, Premier Lord de l'Amirauté) : **II**, 117.

Churchill, Sir Winston (1874-1965) (GB, homme politique, Premier lord de l'Amirauté) : **I**, 98 ; **II**, 212.

Clipperton, (18??-18??) (GB, agent consulaire) : **III**, 39, 100.

- Cochrane, Thomas, 10^e comte de Dundonald (1775-1860) (GB, amiral) : **I**, 398.
- Codrington, sir Edward (1770-1851) (GB, amiral) : **I**, 236.
- Collingwood, Cuthbert, 1^{er} baron Collingwood (1748-1810) (GB, amiral) : **I**, 396 ; **III**, 112.
- Constantin, Grand Duc Nikolaïevitch de Russie (1836-1881) (R., amiral et chef de la marine impériale 1857-1881). Cf. *Popovka* : **III**, 22, 180.
- Conrad, Joseph (1857-1924) (nom de plume de J. T. Konrad Korzeniowski, Pol.-GB, marin et homme de lettres) : **I**, 122, 233 ; **II**, 396.
- Crispi, Francesco (1818-1901) (I., homme politique) : **I**, 52 ; **III**, 26, 29, 41, 44, 50, 67.
- Cunningham, Andrew Browne, 1^{er} Vicomte Cunningham of Hyndope (1883-1963) (GB, amiral) : **II**, 90.
- Darwin, Charles Robert (1809-1882) (naturaliste) : **I**, 186.
- Dayman, J. (18??-18??) (GB, officier de marine, service hydrographique) : **I**, 296.
- Disraeli, Benjamin, 1^{er} comte Beaconsfield (1804-1881) (GB, homme d'État) : **I**, 51.
- Djemal Pacha (1872-1922) (T., général) : **III**, 161.
- Drummond, Sir James Robert (1812-1895) (GB, amiral) : **III**, 126.
- Dundas, Sir James Whitley D. (1785-1862) (GB, amiral) : **II**, 88, 328, 363 ; **III**, 111, 113.
- Eberth, Karl Joseph (1835-1926) (All., savant) : **II**, 238.
- Édouard VII (1841-1910) (GB, monarque) : **II**, 136 ; **III**, 25.
- Evans, Sir Frederick (1815-1885) (GB, RN, hydrographe) : **III**, 61.
- Exmouth, lord. Cf. Pellew, Edward.
- Farragut, David Glasgow (1801-1870) (1801-1870) (EU, amiral) : **II**, 12.
- Ferdinand VII (1784-1833) (E., monarque) : **I**, 38.
- Ferdinand II (1810-1859) (RDS, monarque) : **I**, 51.
- Ferdinand-Maximilien de Habsbourg-Lorraine (1832-1867) (archiduc, chef de la marine Habsbourg, empereur du Mexique) : **III**, 22, 147.
- Fisher, John Arbuthnot dit « Jackie », 1^{er} baron Fisher of Kilverstone, (1841-1920) (GB, amiral) : **I**, 97, 396 ; **II**, 47, 62, 68 ; **III**, 19, 40, 114, 129, 261-262.
- Forbes, Edward (1815-1854) (GB, naturaliste et océanographe) : **I**, 258, 290, 294.
- Forester, Cecil Scott (1899-1965) (GB, homme de lettres) : **II**, 63.
- François-Joseph (1830-1916) (A-AH, empereur d'Autriche et roi de Hongrie, 1848-1916) : **I**, 112 ; **III**, 8, 143, 145, 150.
- Fremantle, Thomas (1765-1819) (GB, amiral) : **III**, 109, 110.
- Fuad Pacha (T, gouverneur et homme d'Etat) : **III**, 266.
- Gamble, Douglas, dit « Gamble Pacha » (1856-1934) (GB, amiral, au service de l'empire ottoman) : **III**, 89, 91, 161, 174.
- Gardiner, sir Robert (1781-1864) (général, gouverneur colonial) : **II**, 32.

Gascoyne-Cecil, Robert Arthur Talbot, lord Salisbury, (1830-1903) (GB, homme politique) : **III**, 183.

Georges I^{er} (1863-1913) (D., roi des Hellènes) : **II**, 136, 137.

Goltz, Colmar von der (1843-1916) (All., général, au service de la Turquie) : **III**, 160.

Grant, Sir Robert (1837–1904) (GB., général, Inspecteur général des Fortifications) : **III**, 117.

Grèce, Georges de (1869-1957) (D-G, haut-commissaire en Crète, amiral, fils de Georges I^{er}) : **III**, 118, 232.

Guillaume II (1859-1941) (P., roi de Prusse, empereur d'Allemagne) : **I**, 55 ; **III**, 67, 160, 202.

Halil, Pacha (18??-18??) (T., général) : **III**, 41.

Hardman, Frederick (1814-1874) (GB, correspondant de guerre) : **III**, 262.

Harris, Sir Robert Hastings (1843-1926) (GB, amiral) : **I**, 219.

Haus, Anton (1851-1917) (A-H, amiral) : **III**, 147.

Hobart, Augustus Charles « Hobart Pacha » (1822-1886) (GB, RN, aventurier et soldat de fortune au service de la Porte) : **III**, 167.

Hodges, George Lloyd (1792-1862) (GB, militaire, consul) : **III**, 99.

Hornby, Sir Geoffrey Phipps (1785-1867) (GB, amiral) : **II**, 39, 90 ; **III**, 113.

Horthy, Miklòs (1868-1957) (AH, amiral, régent de Hongrie) : **III**, 146.

Isabelle II (1833-1868) (E., monarque) : **I**, 38 ; **III**, 75.

Jervis, Thomas Best (1796-1857) (GB, *Bombay Engineer Corps*, chef des SR) : **I**, 278.

Kopytov, Nicolas (1833-1901) (R, amiral) : **III**, 180.

Kourchid/Kourchid Pacha (18??-18??) (T., gouverneur) : **III**, 231.

Lay (18??-18??) (EU, officier du génie) : **III**, 65.

Lazarev/Lazareff, Mikhaïl (1788-1851) (R., amiral, explorateur) : **III**, 166, 178.

Limpus, sir Athur Henry (1863-1931) (GB, amiral) : **III**, 89, 162.

Lyons, sir Edmund (1790-1858) (GB, amiral, diplomate) : **I**, 270, 271 ; **II**, 87, 97, 363 ; **III**, 40, 111, 113, 195, 204.

MacLean, Alistair (1922-1987) (GB, hommes de lettres) : **II**, 63, 396.

Mahan, Alfred Thayer (1840-1914) (EU, amiral, historien naval et géopoliticien) : **I**, 84, 172 ; **III**, 23, 132, 157, 173.

Makarov, Stepan Ossipovitch (1849-1904) (RU, amiral, océanographe) : **III**, 47, 178.

Mansell (GB, RN), **III**, 60.

Marryat, Frederick (1792-1848), (GB, RN, homme de lettres) : **I**, 398.

Martinez, G. (18??-18??) (I., amiral) : **III**, 43.

Maury, Mathhew Fontaine (1806-1873) (EU, hydrographe) : **I**, 253, 282, 294.

- Méhémet Ali (Muhammad Ali) (17?? -1849) (vice-roi d'Égypte) : **I**, 36, 37, 38, 339, 401 ; **II**, 363 ; **III**, 69, 199.
- Mends, Sir William Robert (1812 – 1897) (GB, amiral) : **II**, 97.
- Mentchikoff/Mentchikov, prince (1787-1869) (R., général, ministre de la Marine) : **III**, 85.
- Messer, Adam (18??-18??) (GB, corps de santé) : **II**, 402.
- Mirabello (18??-18??/19??) (I., officier de marine, AN) : **III**, 35.
- Montecuccolli, Rudolf (1843-1922) (A/A-H, amiral) : **III**, 147, 150-152.
- Morice, James « Bey »(1834-1884), (GB, officier au service de l'Égypte) : **III**, 62.
- Mundy, sir Rodney (1905-1884) (GB., amiral) : **II**, 39 ; **III**, 113, 253, 267-268.
- Napier, sir Charles / « Mad Charlie » (1786-1860) (GB, amiral) : **II**, 87, 230 ; **III**, 113, 123, 263.
- Napier, lord Robert, 1^{er} baron de Magdala (1810-1890) (GB, général et gouverneur colonial) : **III**, 246.
- Nelidov/Nelidoff, Alexandre (1835-1910), (R., diplomate-ambassadeur): **III**, 183.
- Nelson, Horatio (lord) (1758-1805) (GB, amiral) : **I**, 147, 396, 417 ; **III**, 109, 110, 132, 155.
- Nicolas I^{er} (1796-1855) (R., empereur) : **I**, 47, 269, 404 ; **III**, 8, 85, 166, 176, 177, 180.
- Othon I^{er} (1815-1867) (All., premier roi des Hellènes) : **I**, 51, 82, 261, 302, 348, 351, 365, 367, 380 ; **II**, 134 ; **III**, 212, 216, 251.
- Owen, sir Richard (1796-1863) (G.B, amiral) : **III**, 234.
- Pacoret de Saint-Bon Simon-Antoine (1828-1892) (P./I. amiral, ministre) : **III**, 138.
- Paget, lord Clarence (1811-1895) (GB, amiral) : **I**, 83, 212, 217, 219, 391 ; **III**, 33, 113, 234.
- Paget, John C. (18.-18 ou 19..) (GB, essayiste naval) : **II**, 47.
- Pallas, Simon Peter (1741-1811) (All.; naturaliste) : **I**, 256.
- Palmerston, 3^e vicomte (1785-1865) (GB, homme d'État) : **III**, 60, 133, 223.
- Parker, sir William (1781-1866) (GB, amiral) : **I**, 396 ; **II**, 68, 78 ; **III**, 18, 253.
- Pellew, Edward , 1^{er} vicomte Exmouth (1757-1833) (GB, amiral) : **II**, 327 ; **III**, 112.
- Popov, Andreï A. (1821-1892) (R., amiral) : **III**, 32, 45, 87.
- Reid, sir William (1791-1858) (*Royal Engineers*, océanographe, gouverneur colonial) : **I**, 283 ; **III**, 238.
- Reineck (18.-19..) (G., commodore) : **III**, 232.
- Riboty, Auguste, Antoine (1816-1892) (I., amiral, ministre) : **III**, 138, 142.
- Rice, Ernest (1840-1927) (GB, amiral, AN-Paris) : **II**, 47 ; **III**, 19, 40, 114.
- Saint-Bon (I. amiral). Cf. Pacoret de Saint-Bon, Simon-Antoine : **III**, 105, 138, 142.
- Salisbury (lord). Cf. Gascoyne-Cecil, Robert, Arthur, Talbot.
- Savoie-Gènes, Thomas de Gènes, duc de, (1854-1931) (I., amiral) : **III**, 43 , 229.
- Scott, sir Percy (1853-1924) (GB, RN, amiral, pionnier de l'artillerie) : **II**, 58, 373.

- Scott, Sir Walter, 1^{er} baronnet (1771-1832) (GB, homme de lettres) : **I**, 285.
- Seymour, Edward Hobart, (1840-1929) (GB, amiral) : **II**, 53, 98 ; **III**, 114, 257, 259, 261.
- Simmons, sir John Lintorn Arabin (1821-1903) (GB., général, gouverneur de Malte, Inspecteur général des Fortifications) : **III**, 116.
- Slade, sir Adolphus (1804-1877) (GB, officier de marine, voyageur, au service de la Porte) : **I**, 268, 270 ; **III**, 163, 166.
- Smart, sir Robert (1796-1874) (GB, amiral) : **III**, 212, 259.
- Smith, sir Sidney (1764-1840) (GB, amiral, philanthrope) : **III**, 267.
- Smyth, William Henry (1788-1865) (GB, amiral, savant, hydrographe) : **I**, 70, 188, 263, 275, 290.
- Soltyk, comte Stanislas (1855-1901) (A-H, officier de marine, AN) : **III**, 67.
- Spratt, sir Thomas Abel Brimage (1811-1890) (GB, amiral, savant, hydrographe) : **I**, 84, 188, 275, 279, 296, 341 ; **III**, 60.
- Stanhope, Lady (1776-1839) (GB, aventurière) : **I**, 217.
- Stevens, G. Alexander (18.-18..) (GB, consul) : **III**, 101.
- Stewart, Houston (1822-1901) (GB, amiral) : **III**, 40, 111.
- Stopford (GB, amiral) : **III**, 230.
- Tegethoff, Wilhelm Von (1827-1871) (A./A-H, amiral) : **III**, 144, 147.
- Temple, Henry John, 3^{eme} vicomte Palmerston (1785-1865) . Cf. Palmerston.
- Tirpitz, Alfred Von (1849-1930) (All., amiral) : **I**, 84.
- Tryon, Sir George (1833-93) (GB, amiral), **I**, 345.
- Tulloch, sir Alexander (1838-1920) (GB, général) : **II**, 346 ; **III**, 66.
- Tyrtov, Sergueï, Petrovich (1839-1903) (R, amiral) : **III**, 178.
- Viale (18.-18..) (I., amiral, ministre de la marine) : **I**, 432.
- Villiers, George (18.-18..) (GB, officier, AM) : **III**, 45.
- Williams (GB, amiral, au service de la Porte) : **III**, 162.
- Wharton, William, James Llyod (1843-1905) (GB, amiral, hydrographe) : **III**, 61.
- Whitehead, Robert (1823-1905) (GB, ingénieur, industriel) : **III**, 20-21.
- Wolseley, Garnet Joseph (« All Sir ») , 1^{er} vicomte (1833-1913) (GB, maréchal) : **I**, 58, **III**, 120-121.
- Webb (18.-19..) (GB, militaire) : **III**, 38.
- Yelverton, sir Hastings, Reginald (1808-1878) (GB, amiral) : **III**, 17.

2. Personnalités, hommes d'État, fonctionnaires civils français

- Amélie, reine (1782-1866) (épouse de Louis-Philippe d'Orléans, roi des Français) : **II**, 93.
- Angoulême (Louis de France, duc d') (1775-1844) : **I**, 38.

- Arago, François (1786-1853), (savant, ministre de la Marine) : **II**, 31, 94.
- Arman, Lucien (1811-1873) (industriel) : **III**, 167, 242.
- Augouard Prosper, Philippe (1852-1921) (prélat catholique) : **II**, 157.
- Avesnes. Pseudonyme de Louis de Blois. *Cf.* Blois, Louis de (1880-1945).
- Bassereau, Léon (1810-1887) (vétérinaire) : **I**, 206.
- Baudais, Auguste Léon Pierre (1838-1904) (ancien officier de marine, agent consulaire) : **III**, 102.
- Beaujolais, duc de (m. 1808) (frère de Louis-Philippe d'Orléans, roi des Français) : **I**, 383.
- Beaumier, Auguste (1823-1876) (consul au Maroc, érudit) : **I**, 59 ; **III**, 213.
- Bérard, Victor (1864-1931) (helléniste, essayiste, chroniqueur diplomatique) : **I**, 70, 78, 104, 171, 180, 181, 192.
- Bertulus, Évariste (1809-1881) (professeur d'hygiène navale) : **I**, 358, 359, 360, 363.
- Bessot de Lamothe, Alexandre (1823-1897) (érudit, romancier) : **I**, 225.
- Beyle, Henri (1783-1844) (administrateur militaire, agent consulaire, homme de lettres sous le pseudonyme de Stendhal) : **I**, 191.
- Biard, Georges (1844-1934) (ancien officier de Marine, agent consulaire) : **III**, 102.
- Billot, Albert (1841-1922) (diplomate) : **III**, 67.
- Blanc, Paul (1855-?) (agent consulaire) : (**III**, 202, 211)
- Blondel, Gabriel (1848- ?) (agent consulaire) : **III**, 44, 46, 76, 79, 105, 106.
- Blois, Louis de (1880-1945) (officier de marine, sénateur, homme de lettres) : **I**, 120, 172, 178, 182, 240, 245. 250.
- Bompard, Louis-Maurice (1854-1935) (diplomate, ambassadeur de France) : **III**, 91, 245.
- Bonaparte, Napoléon-Jérôme. *Cf.* Napoléon, prince.
- Bory de Saint-Vincent, Jean-Baptiste (1778-1846) (naturaliste, militaire) : **I**, 290.
- Botta, Paul-Émile (1802-1870) (agent consulaire, archéologue) : **I**, 185 ; (**III**, 122 ?)
- Brousse, Jean-François (1784-1863) (mémorialiste brestois) : **II**, 23.
- Caillaux, Joseph (1863-1944) (homme d'État, président du Conseil) : **I**, 201 ; **III**, 198.
- Cambon, Jules (1845-1935) (diplomate, ambassadeur de France, administrateur colonial) : **III**, 26, 202.
- Cambon, Paul (1843-1924) (diplomate, ambassadeur de France) : **III**, 125, 190.
- Carteron, Pierre Joseph (1852-1912) (agent consulaire) : **III**, 97.
- Cavé, François (1794-1875) (industriel) **I**, 144, 146.
- Chateaubriand (René, vicomte de) (1768-1848), (diplomate, homme de lettres) : **I**, 120, 259.
- Cilière, Alphonse (1861-1946) (consul de France) : **I**, 60.
- Clot, Antoine dit « Clot-Bey » (1793-1863) (médecin au service de l'Égypte) : **II**, 426.
- Collas, Bernard-Camille (1819-1898) (homme politique) : **I**, 341.
- Constantin, Léopold :*Cf.* Pallu de la Barrière. : **I**, 228, 236, 241, 242, 248, 425 ; **II**, 349.
- Cordouan, Vincent (1810-1893) (peintre) : **I**, 410.

- Dalberg, Emmerich Joseph (baron de) (homme politique français) (1773-1833) : **I**, 136.
- Daudet, Alphonse (1840-1897) (homme de lettres) : **I**, 139, 140, 234, 258, 359, 394.
- David, Pierre (1772-1846) (consul de France) : **I**, 328.
- Daveluy, Antoine (Saint) (1818-1866) (missionnaire catholique) : **II**, 154.
- Delattre, père, (prêtre français) : **II**, 154.
- Delcassé, Théophile (1852-1923) (ministre des Affaires étrangères, ministre de la Marine) : **I**, 201 ; **II**, 58, 59 ; **III**, 190, 198.
- Denayrouze, Auguste (1837-1883) (officier de marine, inventeur, industriel) : **II**, 147.
- Desfontaines, René (1750-1833) (naturaliste français) : **I**, 255, 256.
- Destrem, Jean (1842-1929) (journaliste, conservateur du musée de la marine, du musée du Louvre) : **I**, 406.
- Drouyn de Lhuys, Édouard (1805-1881) (diplomate, ministre) : **III**, 188, 197.
- Ducos, Théodore (1801-1855) (ministre de la Marine) : **I**, 37 ; **II**, 30, 33, 35, 65, 163 ; **III**, 12, 85, 197.
- Dufourmantelle, Charles (18..-18..) (archiviste-essayiste naval) : **III**, 43, 115.
- Dumas, Alexandre (1802-1870) (voyageur, romancier, homme de lettres) : **I**, 119, 138, 174, 178, 220, 287.
- Dupuytren, Guillaume (baron) (1777-1835) (chirurgien) : **I**, 145.
- Durand-Brager, Jean-Baptiste Henri (1814-1879) (peintre de marine) : **I**, 277, 279.
- Duruy, Victor (1811-1894) (historien, ministre de l'Instruction Publique) : **I**, 170.
- Faure, Félix (1841-1899), (ministre de la Marine, président de la République) : **I**, 176, 255 ; **II**, 49, 59 ; **III**, 134, 137, 189, 255.
- Ferry, Jules (1832-1893) (homme d'État, Président du Conseil) : **II**, 91, 96, 291.
- Fouqué, Ferdinand (1828-1904) (géologue) : **I**, 186, 288-289.
- Fournier, Jean-Alfred (1832-1914) (vénérologue) : **I**, 207.
- François, Auguste (1857-1935) (diplomate) Cf. Amiral Avelane : **III**, 179.
- Frettaient, Charles de Saulces de (1828-1923) (X, ministre des Affaires étrangères, ministre de la Guerre) : **I**, 104, 312 ; **II**, 96, 247 ; **III**, 196.
- Gamba, chevalier de (1763-1833) (consul de France) : **II**, 142.
- Gambetta, Léon (1838-1882) (homme d'État, président du conseil, ministre des Affaires étrangères) : **I**, 57, 313 ; **II**, 96, 157 ; **III**, 189, 196.
- Garneray, Ambroise Louis (1783-1857), (corsaire, peintre) : **I**, 399, 403.
- Gautier, Théophile (1811-1872) (homme de lettres) : **I**, 174.
- Gay (18..-18..) (agent consulaire) : **I**, 431 ; **III**, 102.
- Gobineau, Arthur (1816-1882) (diplomate, homme de lettres) : **I**, 289.
- Gudin, Théodore (1802-1880) (peintre) : **I**, 396, 403, 407
- Guérin, Eugénie de (1805-1848) (femme de lettres, soeur de Maurice) : **I**, 40.
- Guérin, Maurice de (1810-1839) (homme de lettres, frère d'Eugénie) : **I**, 40.

- Hamy, Ernest (1842-1908) (anthropologue) : **I**, 191.
- Hanotaux, Gabriel (1853-1944) (diplomate, historien, ministre des Affaires étrangères) : **I**, 49.
- Hauvette, Amédée (1856-1908) (érudit) : **I**, 190.
- Homolle, Théophile (1848-1925) (archéologue) : **I**, 192.
- Hugo, Victor (1802-1885) (homme de lettres, homme politique) : **I**, 115.
- Jazet, Paul (1848-1918) (peintre) : **II**, 167.
- Jourdan, Félix (1818-1886) (peintre) : **I**, 403.
- Jouve, L. B. (18..-18 ou 19 ..) (agent consulaire du RU) : **III**, 35.
- Lacaze-Duthiers, Henri de, (1821-1921) (naturaliste et malacologue) : **I**, 256 ; **II**, 121, 122.
- Laffond, Jean-Baptiste (agent consulaire) : **III**, 103, 104, 105.
- Langlois, Jean-Charles dit le « colonel Langlois »(1789-1870) (peintre de dioramas et de panoramas) : **I**, 399, 403, 408.
- La Landelle, Guillaume Joseph Gabriel de (1812-1886) (officier de marine, romancier, chroniqueur naval) : **I**, 118, 119, 200, 211, 227, 396 ; **II**, 105, 106.
- Lamothe, Alexandre de /Lamothe, Pierre-Alexandre Bessot de (1823-1897) (érudit, homme de lettres) : **I**, 121, 140, 225, 227.
- Laugier de Tassy, Jacques Philippe (16..-17..) (agent consulaire, auteur) : **I**, 257, 258.
- Lauvergne, Barthélémy (1805-1871) (peintre de marine) : **I**, 403, 408.
- Laveran, Alphonse (1845-1922) (médecin militaire, parasitologue) : **I**, 365, 370, 373.
- Lavigerie, Charles (1825-1892) (évêque d'Alger, cardinal) : **II**, 152, 157 ; **III**, 212.
- La Valette, Charles-Jean-Marie-Félix, marquis de La (1806-1881) (diplomate) **III**, 200.
- Lecomte-Vernet, Émile (1821-1900) (peintre) : **II**, 66.
- Lenormant, François (1837-1883) (archéologue) : **I**, 190.
- Lesage, Louis-Ernest (1847-1919). *Cf. Sahib*
- Lesseps Ferdinand, comte de (1805-1894) (agent consulaire et diplomatique, entrepreneur) : **I**, 279 ; **III**, 236.
- Livio, Georges (consul de France) : **III**, 102.
- Lonlay Dick de, nom de plume de Georges Hardouin (1846-1893) (écrivain, journaliste et dessinateur) : **I**, 405 ; **III**, 335.
- Luynes, duc de (1802-1867) (collectionneur) : **I**, 188, 213.
- Lyell, Charles (1767-1849) (GB, savant) : **I**, 290.
- Maël, Pierre (nom de plume de Charles Causse et de Charles Vincent) : **I**, 121.
- Marcellus/Martin du Tyrac de Marcellus, Marie-Louis Jean André Charles de (1795-1861), diplomate, érudit *Cf. Dumont d'Urville*. **I**, 26, 104, 134, 185, 188, 228, 256, 257, 258, 273, 283, 361 ; **II**, 70, 247.

- Michel, Marius, dit « Michel-Pacha » (1819-1907) (marin de l'État et du commerce, entrepreneur) : **I**, 341.
- Martins, Charles (1806-1889) (naturaliste, directeur du jardin des plantes de Montpellier) : **I**, 256.
- Marsigli, Louis-Ferdinand, comte de (1658-1730) (I., savant, océanographe) : **I**, 290.
- Massicault, (1838-1892) (préfet, Résident Général en Tunisie) : **II**, 147.
- Maurras, Charles (1868-1952) (homme de lettres, journaliste, essayiste) : **I**, 138, 258, 259 ; **III**, 125.
- Mayer, Auguste (1805-1890) (peintre de marine) : **I**, 403.
- Merruau, Paul (1812-1882) (journaliste, explorateur) : **III**, 173, 175.
- Moch, Gaston (essayiste naval, sous le pseudonyme de *Patiens*) : **III**, 48.
- Monclar / Ripert-Monclar, François de (1844-1921) (diplomate, érudit) : **III**, 73.
- Moreau de Jonnés, Alexandre (1778-1870) (statisticien) ; **II**, 142.
- Morel-Fatio, Léon / Antoine-Léon (1810-1871) (peintre, conservateur du Musée de marine et d'ethnographie du Louvre) : **I**, 387, 403, 406, 407 ; **II**, 64.
- Molé, Louis-Mathieu, Comte Molé (1781-1855) (homme d'État) : **I**, 52.
- Mouÿ, Charles, comte de (1843-1922) (diplomate) : **I**, 192.
- Nélaton, Auguste (1807-1873 (chirurgien) : **I**, 145.
- Netter, Juste (1855-1936) (médecin, savant) : **II**, 238.
- Nocard, Edmond (1850-1903) (microbiologiste, vétérinaire) : **II**, 238.
- Normand, Augustin (1839-1906) (industriel, chantier naval) : **I**, 157 ; **II**, 52, 256, 258, 278, 279 ; **III**, 49, 167, 242, 244.
- Oliva, Alexandre, Joseph (1823-1890) (sculpteur) : **II**, 66.
- Pajot, Paul-Émile (1873-1929) (pêcheur et peintre) : **I**, 225.
- Paléologue, Maurice (1859-1944) (diplomate) : **III**, 190.
- Pelletan, Camille (1846-1915) (ministre de la Marine) : **I**, 97 ; **II**, 93, 96 ; **III**, 24, 197, 219.
- Peytavin. Famille de banquiers aixois. Cf. Armand et Marius Bruat : **I**, 136.
- Pinart, Auguste (1852-1911) (explorateur, ethnologue) : **I**, 187.
- Pinon, René (1870-1958) (essayiste, journaliste, historien) : **III**, 116, 122.
- Portal d'Albarades, Pierre-Barthélémy, baron Portal (1775-1845) (homme d'État, ministre de la Marine et des Colonies) : **I**, 328 ; **II**, 142, 143.
- Prévost, Louis, Constant (1787-1856) (géologue) : **I**, 285, 288.
- Pricot de Sainte-Marie, Evariste (1843-1899) (drogman, érudit) : **I**, 191.
- Raoul-Rochette, Désiré (1789-1854) (archéologue) : **I**, 187, 189.
- Rayneval, Gérard, comte de (1813-1858) (diplomate, ambassadeur de France) : **I**, 79.
- Reinach, Salomon (1856-1932) (archéologue, « Athénien », érudit) : **I**, 190, 192, 193.
- Reinach, Adolphe (1887-1914) (archéologue, « Athénien », neveu de Salomon) : **I**, 78, 193.
- Rémy, Jules (1826-1893) (explorateur) : **I**, 186.

- Renan, Ernest (1823-1892) (érudit, bibliste) : **I**, 191, 192.
- Renou, Émilien Jean (1815-1902) (géologue) : **I**, 273.
- Reybaud, Louis (1799-1879) (chroniqueur naval, journaliste) : **II**, 37, 41, 43, 63, 64.
- Reynold de Chauvancy, Charles, comte de (1810-1877) (officier de marine, savant, agent consulaire) : **I**, 103, 104.
- Richelieu, Armand, Jean du Plessis, cardinal-duc de (homme d'État) (1585-1642) : **II**, 8 ; **III**, 188.
- Richelieu, Armand, Emmanuel, Sophie, Septimanie de Vignerot du Plessis, duc de (1766-1822) (gouverneur militaire au service de la Russie, homme d'État) : **I**, 171 ; **II**, 142.
- Ricord, Philippe (1800-1889) (médecin, vénérologue) : **I**, 206.
- Ripert-Monclar. Cf. Monclar.
- Rivière, Charles François de Riffardeau, vicomte, marquis, puis 1^{er} duc de Rivière, (1765-1828) (militaire, ambassadeur) : **I**, 64, 272, 416 ; **II**, 140.
- Roustan, Théodore (1833-1906) (diplomate) : **III**, 223.
- Roux, Émile (1853-1933) (microbiologiste) : **I**, 145.
- Sahib*, pseudonyme de Louis-Ernest Lesage (1847-1919) (caricaturiste et dessinateur de la Marine) : **I**, 121 ; **II**, 101.
- Saint-Hilaire, Barthélémy (1805-1895) (diplomate, ministre, érudit) : **III**, 189, 196.
- Sébastieni, Horace, comte de La Porta (1772-1851) (militaire, diplomate, ministre de la Marine) : **I**, 33 ; **III**, 195.
- Simonin, Louis (1830-1886) (ingénieur) : **II**, 23.
- Sue, Eugène (chirurgien auxiliaire de la Marine, homme de lettres) : **I**, 258, 400 ; **II**, 327, 328, 329, 386, 412.
- Tamburini, Ernest Edouard (18.-19..) (ancien militaire, agent consulaire) : **III**, 105.
- Taylor, Isidore, 1^{er} baron (1789-1879) (érudit et mécène) : **I**, 186.
- Texier, Charles (1802-1871) (savant) : **I**, 186, 187, 189.
- Thiers, Adolphe (1797-1877) (homme d'État, président de la République) : **I**, 52.
- Thoulet, Julien (1843-1936) (océanographe) : **I**, 145.
- Thouvenel, Édouard (1818-1866) (diplomate, ministre des Affaires étrangères) : **III**, 188, 199.
- Vélain, Charles (1845-1925) (géologue) : **I**, 187, 191-192.
- Velpeau, Alfred (1795-1867) (chirurgien) : **I**, 145 ; **II**, 437.
- Vernet, Claude (1789-1863) (peintre) : **II**, 64, 374.
- Villamont, Jacques de (v. 1558-v. 1629) (voyageur, mémorialiste) : **I**, 196.
- Vogüé, Marie-Eugène-Melchior, comte de, (1848-1910) (diplomate, homme de lettres) : **I**, 415, 430 ; **III**, 100.
- Ziem, Félix (1821-1911) (peintre) : **I**, 403, 408.

3. Militaires français

Aumale, duc d', Prince de la Maison d'Orléans (1822-1897) (militaire, gouverneur général de l'Algérie, mécène) : **I**, 123, 216.

Baraguay d'Hilliers, Achille, comte (1795-1878) (général, ambassadeur) : **III**, 197.

Boisdeffre, Raoul Le Mouton de (1839-1919) (général, AM) : **II**, 210 ; **III**, 196.

Boudin, Jean-Christian (1806-1867) (médecin militaire, topographe médical) : **I**, 365 ; **II**, 314, 346.

Bourmont, Louis Auguste Victor de Ghaisne, comte de, (1773-1846) (maréchal de France) : **I**, 35.

Brémond d'Ars, François (1867-1914) (militaire, AM) : **III**, 244.

Bugeaud, Thomas Robert, marquis de La Piconnerie, duc d'Isly (1784-1849) (militaire, gouverneur colonial) : **I**, 216, 225, 394.

Campionnet (18..-19..) (militaire) : **III**, 71, 141.

Chanzy, Alfred (1823-1883) (général, ambassadeur) : **III**, 196.

Cornilier-Lucinière, Camille, vicomte de (officier d'infanterie, AM) : **III**, 73.

Dautheville, François (1792-1875), (X, officier supérieur du Génie) : **III**, 71.

Driant, Émile (1855-1916) (militaire et romancier sous le pseud. de Danrit) : **I**, 122 ; **III**, 63, 92, 93.

Ducrot, Auguste-Alexandre (1817-1882) (général) : **III**, 118.

Éblé, Jean-Baptiste (1758-1812) (général) : **II**, 349, 373.

Gallice, Barthélémy dit « Gallice Bey » (1790-18..) (officier du génie, au service de l'Égypte) : **III**, 246.

Girard-Pinsonnière, Félix (1844-1932) (X, officier supérieur, AM) : **III**, 73, 166.

Hautpoul, Charles Marie Napoléon de Beaufort d' (1804-1890) (général) : **I**, 49, 218, 251, 312 ; **II**, 163, 169, 238 ; **III**, 190, 204, 261, 268.

Hepp, Jules (1833-1894) (colonel, AM) : **III**, 72-73.

Laguiche, Pierre de (1859-1940) (X, général, AM) : **III**, 73, 146-147, 149.

Lévy, Michel (1809-1872) (médecin-général) : **II**, 422.

Lota, François (18..- 18 ou 19 ..) (médecin militaire) : **I**, 137.

Mac Mahon, Marie Edme Patrice Maurice de (maréchal, président de la République) (1808-1893) : **II**, 91, 95.

Marmont, Auguste, duc de Raguse (1774-1852) (maréchal d'Empire) : **II**, 127

Moulin, Louis-Étienne (18..-18..) (AM) : **III**, 46-47, 184.

Mutrécy, Charles de (18..-18..) (militaire, historien de la campagne de Chine 1858-1860) : **I**, 43.

Oudinot, Nicolas, 2^e duc de Reggio (1791-1863) (général) : **II**, 330.

Pélissier, Aimable, duc de Malakoff (1794-1864) (maréchal de France) : **III**, 195.

Sermet, Jean-Paul de Cabanel, baron de (1837-1909) (militaire) : **III**, 45.

Torcy, Louis de (1844-1918) (AM, général) : **III**, 27, 151.

Trézel, Camille, Alphonse (1780-1860) (général, ministre de la Guerre) : **II**, 322.

4. Marins français et personnels de la Marine

Aboville, Auguste d', (1810-1855) (amiral) : **II**, 296, 302.

Alquier Louis-Victor (1831-1906) (amiral) : **I**, 218, 424, 430.

Amouretti, Étienne (1828-1883) (médecin) : **I**, 134.

Amouretti, Jean (1829-1878) (médecin frère du précédent) : **I**, 134.

Angot des Rotours, Jean Julien (dit Jules Angot des Rotours) (1773-1844) (amiral) : **II**, 143.

Argenlieu d'(Thierry) (1889-1964) (amiral, carme) , **I**, 179.

Arneaud, (médecin) : **I**, 362 ; **II**, 345, 348, 428-429.

Aube, Théophile (1826-1890) (amiral, essayiste naval, ministre de la Marine) : **I**, 44, 160,165-166, 183, 225, 333, 396 ; **II**, 51-54, 69, 74, 83, 93, 124-125 ; **III**, 15, 18, 49, 65, 75, 109, 111, 189.

Auphan (1894-1982) (amiral, auteur naval) : **I**, 138, 141, 178-179.

Azan (officier de marine) : **I**, 165.

Banon, Stanislas (1776-1835) (pharmacien) : **I**, 393.

Barbey, Édouard (1831-1905) (officier de marine, ministre de la Marine) : **II**, 96.

Barbié de Bocage, Jean-Denis (1760-1825) (hydrographe) : **I**, 269.

Barbier de La Serre Alexis-Joseph (1764-1826) (amiral, penseur naval) : **III**, 23.

Bargone, Frédéric (1876-1957) (officier de marine et homme de lettres *alias* Claude Farrère) : **I**, 67 ; 137-138, 164, 167, 177, 248, 258, **III**, 182.

Barrera, Édouard (1836-1903) (amiral) : **II**, 54 ; **III**, 131, 156.

Barthe, Jean (corps de santé) : **II**, 361.

Baudet, Joseph (17..-18..) (contre-maître plongeur) : **I**, 291.

Baudin (Charles) (1784-1854) (amiral de France, fils de Nicolas Baudin) : **I**, 85, 167, 222, 393, 396, 410 ; **II**, 15, 2, 31, 66, 68, 94, 121, 259, 373, 427 ; **III**, 199, 229, 253.

Beautemps-Beaupré Charles-François (1766-1854), (hydrographe) : **I**, 272, 282.

Béchameil, François-Théodore (1810-1886) (officier de marine) : **III**, 267.

Bellebon, Théodore (18..-18..) (médecin) : **II**, 442.

Belloy de Saint-Lienard, Hubert de (1865-1929), (officier de marine, AN) : **III**, 79.

Belvèze, Paul-Henry de (1801-1875) (X, officier de marine) : **I**, 80, 251 ; **III**, 202.

- Benoist d' Azy, Denys, Marie, Charles (1866-1953) (officier de marine, stationnaire à Constantinople, AN) : **I**, 132 ; **III**, 90.
- Benoist de la Grandière, A. E. (18..-18..) (médecin) : **II**, 403-404.
- Bérard, Auguste (1796-1852) (amiral, hydrographe) : **I**, 104, 267, 272.
- Bergeret, Jacques (1771-1857) (amiral) : **II**, 86.
- Besnard, Armand, Gustave (1833-1903) (amiral et ministre de la Marine) : **I**, 98 ; **III**, 129.
- Bianchi (officier de marine) : **II**, 323.
- Bienaimé, Amédée (1843-1930) (amiral) : **II**, 84, 102 ; **III**, 72.
- Bisson, Hippolyte (1796-1827) (officier de marine) : **I**, 36, 93, 251, 336, 400, 424, 429, 431, 433, **II**, 321.
- Bizemont, Henri, Louis, Gabriel de (1839-1899) (officier de marine, explorateur) : **I**, 77.
- Blois, Louis de (1880-1945) (officier de marine, homme de lettres, homme politique). *Cf.* Avesnes.
- Blondel, Benjamin (1854-1908) (officier de marine, AN) : **III**, 76, 78.
- Blot, Joseph (18..-19..) (officier de Marine) : **I**, 235, 244, 289-290.
- Bonard, Louis-Adolphe (1805-1867) (X, hydrographe, gouverneur colonial, amiral) : **I**, 275, 288.
- Bompar, Jean-Marie (17 ou 18../18..), dit Bompar Bey (ancien LV au service de l'Égypte) : **III**, 246.
- Bonie, Charles, Joseph (1818-1904) (amiral) : **I**, 277.
- Bonnin de la Bonninière, Jean-Olivier comte de Beaumont (1840-1904). (X, amiral) : **II**, 72.
- Boisse (officier de marine) : **I**, 398.
- Bonnefoux, Joseph (1782-1855) (officier de marine, lexicographe) : **I**, 394, 397.
- Borda, Jean-Charles de (1733-1799, ingénieur du génie maritime, savant) : **I**, 141.
- Boué de Lapeyrère, Augustin dit Auguste (1852-1924) (amiral, ministre de la Marine) : **II**, 12, 59, 67, 74, 84, 90-91.
- Bouët-Willlaumez , Édouard (1808-1871) (amiral, essayiste naval) : **I**, 80, 330 ; **II**, 31-32, 40, 82, 102-103, 136, 163, 232 ; **III**, 152.
- Bouvet, Pierre (1775-1860) (officier de marine) : **I**, 397.
- Bourgois, Siméon (1815-1887) (amiral) : **I**, 173 ; **II**, 103.
- Bravais, Auguste (1811-1863) (X, mathématicien, hydrographe) : **I**, 267 ; **II**, 71.
- Briot, Léon (1827-1876) (officier de marine) : **I**, 165.
- Brogie, Auguste de (1834-1895) (officier de marine, prêtre) : **I**, 203.
- Brown de Colstoun, Louis (1835-1924) (amiral) : **II**, 55, 58, 73, 84, 323 ; **III**, 127, 131.
- Bruat, Armand (1797-1855), (amiral de France) : **I**, 131, 134, 136, 266, 278-279, 318, 332, 338 ; **II**, 35, 62, 69, 70, 78-79, 101, 131 ; **III**, 12, 40, 59.
- Bruat, Joseph, Émile, Marius (1828-1874), (amiral, neveu d'Armand Joseph): **I**, 134, 136.
- Bussy, Louis de (1822-1903) (X, ingénieur du génie maritime) : **II**, 71.
- Calmette, Albert (1863-1933), (médecin, savant) : **I**, 136, 145.
- Carof, Charles, Marie (1824-1915) (officier de marine) : **I**, 333.
- Carré (officier de marine, stationnaire à Constantinople) : **III**, 87, 159.
- Castex, Raoul (1878-1968) (amiral, historien et théoricien naval) : **I**, 72.

- Casy, Joseph-Grégoire, comte (1787-1862) (amiral) : **II**, 68.
- Catelan, Jules (18..-18..) (corps de santé) : **II**, 360.
- Cauvin (corps de santé) : **I**, 364, 369.
- Cavelier de Cuverville, Jules-Marie-Armand, comte de (1834-1912) (amiral, sénateur) : **I**, 81, 171, 280, 415, 428-429 ; **II**, 52, 58-59, 90-91, 98, 102-103, 122 ; **III**, 39, 44, 77, 100, 131, 168.
- Chack, Paul (1876-1945) (officier de marine, historien naval) : **I**, 71-72, 80, 179, 385.
- Chasseloup-Laubat, Prosper de (1805-1873) (ministre de la Marine et des Colonies) : **I**, 115; **II**, 42 .
- Chassériaud, André, Henri (1840-1909) (officier de marine) : **II**, 124-125 ; **III**, 109.
- Chateauminois, Paul, Marius (1837-1916) (amiral) : **II**, 393.
- Chauvin, Ernest (1870-1948) (amiral) : **III**, 125.
- Chopart, Louis-Narcisse (1806-1895) (X, amiral) : **II**, 37, 70, 72.
- Clavaud, André-Paul (1803-1874) (amiral) : **II**, 163 ; **III**, 86.
- Cloué, Georges (1817-1889) (hydrographe, amiral, ministre de la Marine) : **I**, 69, 104, 254, 278-280, 283, 293; **II**, 47, 82, 88-89, 104, 188 ; **III**, 59-61, 128.
- Coquereau, abbé (1808-1866) (aumônier de la Marine) : **I**, 132, 421 ; **II**, 360.
- Coquerel, Charles (1822-1867) (médecin, savant) : **I**, 115, 164, 167, 212, 214-215, 218, 239, 242-243, 249-250, 252, 256, 261, 310, 359, 368, 404 ; **II**, 403.
- Conrad, Alfred (1824-1891) (amiral) : **I**, 274, 330, 342, 406, 424, 427, 430 ; **II**, 140, 397 ; **III**, 257, 262.
- Cornulier-Lucinière, Camille, vicomte de (1841-1892) (officier de marine, stationnaire de Constantinople) : **III**, 86.
- Corthier (commissaire) : **I**, 174.
- Cottet, Louis-Marine (aumônier auxiliaire) : **I**, 421.
- Coupvent-Desbois, Aimé, Auguste (1814-1892) (X, amiral) : **I**, 173.
- Courbet, Amédée (1827-1885) (X, amiral) : **I**, 64, 398, 416 ; **II**, 11-12, 76, 90, 103-104.
- Cros, Joseph (1805-1872) (ingénieur du génie maritime) : **II**, 290.
- Cunéo, Bernard (1834-1901) (médecin, président du Conseil Supérieur de la Santé de la Marine) : **I**, 159-160.
- Dalmas de Lapérouse Léon Pierre Émile (1805-1874) (amiral) : **II**, 151.
- Darondeau, Benoît(1805-1869) (ingénieur hydrographe) : **I**, 265.
- Darrieus, Gabriel (1859-1931) (amiral, essayiste naval) : **I**, 184 ; **II**, 293 ; **III**, 260.
- Dartige du Fournet, Louis (1856-1940) (amiral) : **II**, 90, 131, 133 ; **III**, 29, 58, 64, 89, 164.
- Dauriac, Alexandre (1771- 1853) (officier de marine) : **II**, 143-144.
- Daveluy, René (1863-1939) (amiral, géopoliticien, mémorialiste) : **I**, 83, 150, 157, 170, 185-186, 193, 198, 211, 220-221, 240, 242-243, 287, 310, 323, 333, 346, 384 ; **II**, 13, 50, 58-61, 70, 76-77, 100, 154-155, 159, 182, 397 ; **III**, 128, 174, 210, 227.
- Davin, Louis-Joseph-Albert (1846-1920) (officier de marine, AN) : **II**, 211 ; **III**, 177, 185.
- Decoux, Jean (1884-1963) (amiral) : **I**, 120 ; 140-141, 239, 294.
- Decrès, Denis (1761-1820) (amiral, ministre de la Marine) : **I**, 408.
- Décugis, Victor (1840-19..) (médecin) : **I**, 216.

- Delamarche (ingénieur hydrographe) : **I**, 295.
- Delfino (17..-1800) (médecin) : **II**, 425.
- Desaux (officier de marine, stationnaire de Constantinople) : **III**, 85.
- Desfossés (amiral). Cf. Romain-Desfossés.
- Desmoulins (commandant) : **I**, 275.
- Didelot, Charles (1861-1933) (amiral) : **III**, 61.
- Dieudonné, Alexandre (1812-1871) (amiral) : **I**, 173.
- Diraison, Olivier (connu sous le nom de plume de Diraison-Seylor) (1873-1916) (officier de marine et homme de lettres, tué à l'ennemi) : **I**, 210 ; **II**, 60.
- Dislère, Paul (1840-1928) (X, Ingénieur du génie maritime) : **II**, 71 ; **III**, 17, 19.
- Dompierre d'Hornoy, Albert de (1816-1901) (amiral) : **I**, 173, 404 ; **II**, 80, 82, 88, 90, 95, 102-104, 112.
- Doudart de Lagrée , Ernest (1823-1868) (officier de marine, archéologue, explorateur) : **I**, 64 , 69, 163, 169, 188, 385, 404, 418 ; **II**, 25, 34.
- Dortet de Tesson, Louis-Urbain (1804-1879), (X, hydrographe) : **I**, 267, 272, 293 ; **II**, 71.
- Dubourdieu, Louis Thomas Napoléon (1804-1857) (amiral, fils du héros de Lissa) : **I**, 395 ; **II**, 67, 69, 323.
- Dubreuil, Joseph-Marie (1790-1852) (médecin, enseignant universitaire) : **I**, 136, 154.
- Dubreuil Héliou de la Guéronnière, Antoine, Octave (1811-1859) (officier de marine) : **I**, 215.
- Du Campe (ou Ducampé) Hodderde Rosamel/Ducampé de Rosamel, Claude-Charles-Marie (1774-1848) (amiral, ministre de la Marine) : **II**, 86-87.
- Ducos, Théodore (1801-1855) (ministre de la Marine) : **I**, 37 ; **II** 30, 33, 65.
- Dumas, Charles-Louis (1765-1813) (médecin) : **I**, 154.
- Dumanois, Paul (1885-1964) (X, Ingénieur du génie maritime) : **II**, 213.
- Dumont d'Urville, Jules Sébastien (1790-1842) (amiral, hydrographe, explorateur) : **I**, 26 ; 104, 185, 188, 256, 273, 283, 361 ; **II**, 70, 247.
- Duperré, Victor-Guy (1775-1846) (amiral de France) : **I**, 35, 174, 397, 409 ; **II**, 8, 77, 85-86, 102, 230, 328.
- Duperré, Victor (1825-1900) (amiral, fils de Victor-Guy) : **II**, 83, 96 ; **III**, 128.
- Dupetit-Thouars/ Du Petit-Thouars, Aristide Aubert (1760-1798) (officier de marine) : **I**, 389 ; **II**, 78.
- Dupetit-Thouars/Du Petit-Thouars, Abel Bergasse (1832-1890) (stationnaire du Bosphore, amiral) : **I**, 165, 170 ; **II**, 51, 83, 323, 331 ; **III**, 35, 41, 57, 64, 89-91.
- Du Pin de Saint-André, Ernest (1816-1893) (amiral) : **I**, 401 ; **II**, 24.
- Dupont (ingénieur de marine) : **III**, 249.
- Dupouy, Augustin (1808.-1868) (amiral) : **II**, 80.
- Dupré, Marie-Jules (1813-1881) (amiral) : **I**, 173, 190, 274 ; **III**, 223.
- Dupuy de Lôme, Henri (1816-1885) (X, Ingénieur du génie maritime, inventeur) : **II**, 71, 204, 209, 251, 254, 257, 286.
- Durignieux, Paul (officier marinier) : **I**, 231.

Duroch, Henri (1882-1948) (officier de marine, mémorialiste) : **I**, 83, 134, 136, 139, 179, 198, 239, 246 ; **II**, 50, 52, 59.

Esclangon, Firmin (1853-?) (médecin) : **II**, 284-285.

Exelmans, Joseph, vicomte (1816-1875) (amiral) : **I**, 173.

Eydoux Joseph, Fortuné, Théodore (1802-1842) (médecin) : **I**, 357.

Fabre La Maurelle/Fabre de Lamaurelle, François, Marie, Sosthène (1810-1889) (amiral) : **II**, 246.

Faramond de la Fajole, Gontran de (1864-1950) (AN, amiral) : **I**, 85 ; **II**, 92 ; **III**, 76, 78-79, 145, 152, 190, 202-203.

Farrère, (Frédéric, dit Claude). *Cf.* Frédéric Bargone.

Fatou, Louis (1867-1957) (amiral) **I**, 134.

Faubournet de Monteferrand, Henri de (1850-1918) (amiral, AN) : **III**, 67.

Fauxbras, César, nom de plume de Kléber Sterckeman (1899-1968) : **I**, 233-235, 381 ; **II**, 61.

Fayolle (officier de marine) : **II**, 323.

Febvrier-Despointes, Auguste (1796-1855) (amiral) : **II**, 78.

Ferrand, Firmin (1763-1839) (médecin, chirurgien en chef de l'hôpital de Smyrne) : **II**, 425-426.

Finaz (ingénieur du génie maritime) : **II**, 56-57, 190.

Fioupou, Antoine (médecin) : **II**, 294.

Fisquet (officier de marine) : **III**, 217.

Fleuriot de Langle, Alphonse, Jean, René (1809-1881) (amiral) : **I**, 103.

Fleury, André (1763-1835) (médecin) : **I**, 152, 231, 428, **II**, 373.

Fleury, Joseph (médecin) : **II**, 383.

Follet, Armand (1789-1851) (médecin) : **II**, 284.

Fonssagrives, Jean-Baptiste (1823-1884) (médecin, professeur d'hygiène à la faculté de Montpellier) : **I**, 118-119, 154 ; **II**, 219, 233, 237, 363-364, 401-403, 405, 441.

Fontan, Jules (1849-1931) (médecin, directeur du service de santé à Toulon) : **I**, 206 ; **II**, 422.

Fourichon, Martin (1809-1884) (amiral, ministre de la Marine) : **I**, 81, 165, 412 ; **II**, 8, 69.

Fournier, François-Ernest (1842-1934) (amiral) : **I**, 151, 201-202, 308, 322, 346, 395, 398 ; **II**, 6, 56, 74, 84, 103, 110, 157, 202, 244 ; **III**, 47, 130-131, 136, 233, 236, 248-249.

Friocourt, Amédée (1845-1917) (officier d'administration) : **I**, 134.

Friocourt, Jules, Félix (1841-1917) (corps de santé, frère d'Amédée) : **I**, 134, 136 ; **II**, 147, 432.

Gallerand, Ernest, René (1821-1891) (médecin) : **II**, 363, 367;

Garnault, Henri, Jules, François, (1820-1906) (amiral) : **II**, 88.

Gaultier, Henri, Daniel, comte de Rigny. (1782-1835). *Cf.* Rigny.

Gauran, Jules (1858-1920) (médecin) : **II**, 238-239.

Gauttier ou Gauttier du Parc, Pierre-Henry dit « Gauttier l'Horloge » (1772-1850) (hydrographe, amiral) : **I**, 267, 270, 275, 281.

Galiber, Charles Eugène (1824-1909) (amiral, ministre de la Marine) : **II**, 82.

- Germinet, Paul-Louis (1846-1914) (amiral) : **I**, 323, 346 ; **II**, 7, 15, 20, 58-59, 61, 90, 97-99, 103.
- Gervais, Alfred, Albert (1837-1921) (AN, amiral) : **I**, 151, 185, 202, 332-333, 396; **II**, 15, 56-59, 81-84, 90-91, 96, 103, 117 ; **III**, 94, 131-132, 240.
- Gervaize Victor-Charles (1817-1882) (X, ingénieur de la Marine) : **II**, 285.
- Gicquel des Touches Albert-Auguste (1818-1901), (amiral) : **I**, 169, 173, 220 ; **II**, 94.
- Gillotin, Auguste, René (1814-1861) (officier de marine) : **I**, 173, 212, 231.
- Girard, (commissaire de la Marine, mémorialiste de la campagne de Tunisie) : **II**, 146, 155.
- Girard (médecin) : **II**, 441.
- Goisset, Georges, François (1866- ?) (officier de marine, stationnaire de Constantinople) : **III**, 88-91, 174.
- Gougéard, Auguste (1827-1886) (officier de marine, ministre de la Marine, essayiste naval) : **II**, 54, 93, 291 ; **III**, 19.
- Gourdon, Palma (1843-1913) (X, amiral) : **I**, 324-325, 431 ; **II**, 72, 84.
- Grasset, Maurice (1863-1932), (stationnaire de Constantinople, AN Londres, amiral) : **III**, 91.
- Grivel, Jean (1778-1869) (amiral) : **I**, 217 ; **II**, 143, 146 ; **III**, 23.
- Grivel, Louis, Antoine, Richild (1827-1883) (amiral, penseur naval) : **I**, 430 ; **II**, 131-132, 146-147, 167 ; **III**, 54, 232.
- Gueit, Alexandre (18.-18..) (médecin) : **I**, 376, 381 ; **II**, 146, 366.
- Gues, Adrien (1845-?) (médecin) : **II**, 285.
- Guépratte, Émile (1856-1939) (amiral) : **II**, 74.
- Gueydon, Louis-Henri, comte de (1809-1886) (amiral) : **II**, 12, 69, 81, 205-206, 346 ; **III**, 189.
- Guichon de Grandpont, Alfred (1827-1900) (commissaire général) : **I**, 173.
- Halgan, Emmanuel (1771-1852) (amiral) : **II**, 69, 86, 143.
- Hamelin, Ferdinand (1796-1864) (amiral de France, ministre de la Marine) : **I**, 8, 80, 147, 279, 326, 330, 397, 399 ; **II**, 18, 33, 35, 62, 65, 68-69, 77-79, 85, 100, 116, 130-131, 137, 259, 272, 365, 370-371, 428 ; **III**, 12, 40, 143, 197, 203, 208, 233, 261.
- Hamelin, Jacques (1768-1839) (officier de marine, oncle de l'amiral Ferdinand Hamelin) : **II**, 68.
- Hautefeuille, Marc (1852-1923) (officier de marine, AN) : **III**, 24, 29, 46-47, 78-79, 171, 173, 177-178, 180, 184-185.
- Heilmann, Jean (1860-1936) (officier de marine) : **I**, 80.
- Hennique, Privat-Agathon Arthur (1844-1916) (officier de marine, savant) : **I**, 215, 243, 284 ; **III**, 122, 199, 211, 218, 254, 266.
- Henriot (P. G. Joseph (18.-18..) (médecin) : **I**, 373.
- Henry, Paul (1876-1900) (officier de marine) : **I**, 64, 182, 303, **II**, 357.
- Herbington, Joseph-Eugène d'. Cf. Poucques d'Herbington, Joseph-Eugène de.
- Hernandez, Jean-François (1769-1835) (médecin) : **I**, 152-153.
- Hesnard, Angélo (1886-1969) (médecin, psychiatre) : **II**, 398-399, 404-406-407, 423.
- Hourst, Émile (1864-1940) (officier de marine, explorateur) : **III**, 197.
- Huart, Marie-Joseph-Eugène d' (1875- ?) (officier de marine, AN) : **III**, 76, 83.

- Hugo, Georges (1868-1925) (marin de l'État, homme de lettres) : **I**, 204, 233-235, 237.
- Hugon, Gaud-Amable (1783-1862) (amiral) : **I**, 303, 305, 316, 394, 404 ; **II**, 22, 87, 135.
- Huillet, Numa-Honoré (18..-18..) (médecin) : **II**, 351.
- Humann, Edgard (1838-1914) (amiral) : **I**, 324 ; **II**, 81, 83-84, 112-113, 115, 117, 388 ; **III**, 131.
- Jacob, Louis (1768-1854) (amiral) : **II**, 86.
- Jacolat, Aristide (18..-18../19..) (corps de santé) : **I**, 167.
- Jacquinet, Charles Hector (1796-1879) (hydrographe, explorateur, amiral) : **I**, 330 ; **II**, 163, 205 ; **III**, 90.
- Jal, Augustin (1795-1873) (érudit, lexicographe, historiographe de la Marine, homme de lettres) : **I**, 71, 162, 242, 394, 402.
- Jaurès, Benjamin (1823-1889) (amiral, ministre de la Marine, ambassadeur) : **I**, 286, 289, 333, 345-346, 398 ; **II**, 58-59, 81-83, 89, 92, 147, 163 ; **III**, 128, 196.
- Jauréguiberry, Jean-Bernard (1815-1887) (amiral, ministre de la Marine et des Affaires étrangères) : **I**, 163, 173, 312, **II**, 46, 81-82, 88, 95-96, 258 ; **III**, 196.
- Jéhenne, Aimable Constant (1799-1863) (amiral) : **I**, 92, 218, 310 ; **II**, 150, 168, 295.
- Jonquières, Jean, Philippe, Ernest de Fauque de (1820-1901) (amiral) : **II**, 83, 91, 102, 104.
- Jonquières, Marie, Pierre, Eugène de Fauque de (1850-1919) (AN, amiral, fils de Jean-Philippe-Ernest) : **I**, 132 ; **II**, 7 ; **III**, 147-148.
- Jousselin, Lucien-Hervé (1851-1932) (officier de marine, AN) : **I**, 44 ; **III**, 14, 21-22, 42-43, 52, 67, 79-80, 82, 99, 106, 141-142.
- Jubelin, Louis (1787-1860) (haut fonctionnaire, gouverneur colonial, ministre de la Marine) : **II**, 30.
- Jugan, Gabriel, Auguste (1807-1855) (officier de marine) : **I**, 426 Cf. *Sémillante*.
- Jurien de la Gravière, Edmond (1812-1892) (amiral, essayiste et historien naval, fils de Pierre-Roch) : **I**, 71-72, 198, 219-220, 238-240, 248, 281, 287-288, 292, 305, 307, 327, 331, 333, 393-394, 397-398, 400, 412 ; **II**, 23, 43, 64, 70, 80, 92, 101, 186, 230-231, 234, 236, 337 ; **III**, 84, 110, 126, 144.
- Jurien de la Gravière, Pierre Roch (1772-1849) (amiral, mémorialiste) : **I**, 35, 318, 322, 394, 397 ; **II**, 78, 86-87 ; **III**, 109-110.
- Keraudren, Pierre (1769-1857) (Inspecteur Général du service de la Santé de la Marine, 1813-1845) : **I**, 393.
- Kolb, Edmond (18..-18..) (corps de santé auxiliaire) : **I**, 257, 366.
- Krantz (Jules-François-Émile) (1821-1914) (amiral) : **I**, 284, **II**, 11, 81-83, 89, 156, 257, 261 ; **III**, 210-211, 260-261.
- La Boninnière, Jean-Olivier de. Cf. Bonnin de la Boninnière, Jean-Olivier (1840-1904).
- Laborde, Jean de (1878-1977) (amiral) : **I**, 160, 172.
- Labrousse, Henri (1807-1871) (amiral, inventeur) : **I**, 24, 148, 143, 321 ; **II**, 37, 80-81, 199.
- Lacapelle, Claude, Jean (1809-1879) (amiral) : **II**, 38.
- Lacaze, Lucien (1860-1955) (AN, amiral, ministre de la Marine) : **I**, 157 ; **II**, 59, 100, 103 ; **III**, 83.

- La Croix de Castries (Marie, Joseph, Augustin) (1852-1912) (amiral) : **II**, 103.
- La Grandière, Pierre-Paul de (1807-1876) (amiral) : **II**, 80, 215, 296.
- Laffon de Ladébat, André, Émile (1807-1874), (X, amiral) : **I**, 115.
- Lafont, Louis, Charles, Jules (1825-1908) (amiral, gouverneur colonial) : **II**, 48, 51, 54, 83 ; **III**, 198.
- Lafontaine (Paul-Émile) (1829-1887) (marin du commerce, officier de marine, mémorialiste) : **I**, 225 ; **II**, 69, 106.
- Lagane Antoine Jean Aimable (1838-1910) (X, ingénieur de la Marine, ingénieur aux FCM) : **II**, 254, 286
- Lahalle (officier de marine, chef de mission) : **III**, 145, 147.
- Lalande, Julien amiral (1784-1844) (amiral): **I**, 155, 305, 314, 316, 329, 333, 335, 389, 391, 394, 397 ; **II**, 15, 19, 22-24, 86-87, 117, 131, 135, 144-145, 187, 236, 298, 301-302, 361 ; **III**, 84, 110, 143, 230.
- Lalande de Calan, Paul de (1844-1912) (officier de marine, stationnaire à Constantinople) : **III**, 88.
- Langlois, Henri (officier de marine) : **III**, 238.
- La Pérouse, Jean François de Galaup, comte de (1741-1788) : **I**, 141.
- Lapeyrouse-Bonfils, Léonce-Léonard (1808-1895) (officier de marine, théoricien naval) : **III**, 23.
- Laplace, Cyrille, Pierre, Théodore (1793-1875) (officier de marine, explorateur) : **II**, 247.
- La Planche de Ruillé, Alexandre, Robert de (1867-1924) (officier de marine, stationnaire de Constantinople) : **III**, 90.
- La Roncière le Noury, Camille Clément de (1813-1881) (amiral) : **I**, 82-83, 92, 115, 119, 167, 211, 238, 261, 271, 304, 317, 319, 383, 397 ; **II**, 73, 91, 94-95, 102, 104, 136, 156, 160, 163, 166, 168-169, 201, 352 ; **III**, 11, 20, 99-100, 168, 173, 200, 204, 209, 211, 215, 219-220, 226, 265.
- La Susse, Aaron, Louis, Frédéric, Regnault, baron de (1788-1860) (amiral) : **I**, 397 ; **II**, 33, 131, 139
- Latouche-Tréville, Louis-René, Madeleine Levassor de La Touche, dit (1745-1804) (amiral) : **I**, 391, 426-427 ; **II**, 68, 393.
- La Tour du Pin Chambly de la Charce (Auguste, de) (1834-1892) (officier de marine, AN) : **III**, 77.
- Laurent, ? (officier de marine, stationnaire du Bosphore) : **III**, 85-86, 90.
- Lauvergne, Hubert (1797-1855) (médecin, directeur du Service de santé de la Marine à Toulon) : **I**, 255 ; **II**, 267.
- Lavaud, Charles-François (1798-1878) (amiral) : **II**, 78-79.
- Le Barbier de Tinan, Marie-Charles (1803-1876) (amiral) : **I**, 317, 321, 323, 344, 352-353 ; **II**, 15, 37-38, 43, 69, 72-73, 91, 94, 100, 114, 131-132, 137, 195, 218, 325, 443 ; **III**, 18, 134, 140-141, 199, 230-231, 234, 239, 261, 268.
- Le Bris Pierre, Ange, Marie (1856-1940) (hydrographe, amiral) : **I**, 278.
- Lecointre, Louis (1820-1890) (X, ingénieur du génie maritime) : **II**, 257, 285.
- Le Compasseur-Créquy-Montfort de Courtivron, Aimé, vicomte (1834-1922) (officier de marine) : **III**, 44, 86, 168.
- Lockroy, Édouard-Étienne Simon dit (1840-1913), (journaliste, ministre de la Marine, essayiste naval) : **II**, 96, 181 ; **III**, 24, 64, 132.

- Lefébure de Cérisy, Louis Charles (1789-1864) (X, ingénieur du génie maritime) : **III**, 68.
- Lefèvre, Amédée (1798-1869) (médecin-général, savant) : **I**, 360, 374, **II**, 387.
- Lefèvre, Jules Joseph (1839-1905) (officier de marine) : **I**, 286.
- Lefèvre, Théophile (1811-1860) (officier de marine, explorateur) : **I**, 260-261.
- Le Gac, Yves (1856-1925), (prêtre, aumônier de marine, érudit assyriologue) : **I**, 187.
- Lejeune, Laurent, Joseph (1817-1895) (amiral, chef de mission) : **II**, 70, 91 ; **III**, 68, 248.
- Le Léon, Eugène-Marie (1848-1937) (AN, amiral) : **III**, 41-43, 73, 81-82.
- Le Marant de Kerdaniel, René, Constant, baron (1777-1862) (amiral) : **II**, 77.
- Le Nepvou de Carfort, Henry-Émile (1851-1919) (officier de marine, AN) : **III**, 82, 105-106, 202.
- Lenormant de Kergrist, Thomas, Louis, Kirkland (1813-1895) (amiral) : **I**, 164.
- Le Roy Le Méricourt, Alfred (1825-1901) (médecin) : **I**, 359.
- Lespinois, Charles-Henri Bonnescuelle de (médecin) (1822-1906) : **I**, 128, 138, 152, 169, 185, 239, 383-384 ; **II**, 120.
- Lesson, Adolphe (1805-1886) (médecin, savant) : **I**, 118.
- Lieussou, Aristide (1815-1858) (officier de marine, X, hydrographe) : **I**, 69, 272, 293; **II**, 71 ; 133
- Linois (amiral) : **I**, 387.
- Lostende, Maurice, Henri. Cf. Mercier de Lostende, Maurice-Henri.
- Loti, Pierre, nom de plume de Viaud, Julien (1850-1923) (officier de marine, homme de lettres) : **I**, 64, 66, 67, 83, 158, 221, 238, 240, 241, 242, 246, 248, 258, 259 ; **III**, 84, 182.
- Lugeol, Alexis (1800-1867) (amiral) : **III**, 74-75.
- Mackau, Ange, René, Armand de (1788-1855) (amiral, ministre de la Marine) : **II**, 30, 86-87.
- Madrènes, Joseph (1890-1936) (charpentier de marine, officier marinier) : **I**, 229.
- Maigret, Edgard de (1841-1910) (amiral) : **II**, 103, 221, 257, 265 ; **III**, 131.
- Maissin (officier de marine) : **III**, 198.
- Magon de Médine, Charles, René (1763-1805) (amiral) : **I**, 398.
- Mallarmé, Charles-Alfred (1842-1923) (amiral) : **III**, 122, 130-131.
- Manen, Eugène, Hyppolite, Léopold (1829-1897) (ingénieur hydrographe, ingénieur général de la Marine) : **I**, 274.
- Maréchal, Jules (médecin) : **I**, 213, 283-284, 402.
- Marcq de Blond de Saint-Hilaire, Adolphe (1832-1889) (amiral) : **III**, 61, 258.
- Margain, Jules-Prospér (18..-18..) (médecin) : **II**, 343
- Marquessac, Raoul, comte de (1828-1900) (amiral, station du Levant) : **I**, 192; **II**, 155 ; **III**, 97.
- Martineau de Chesnez, Henri, Edme, Marie (1816-1904) (amiral) : **II**, 112.
- Martineng, Jean-Étienne de (1811-1887) (officier de marine, fils de l'amiral André de Martineng) : **I** 394 ; **III**, 84.
- Marroin, A. (médecin en chef de l'escadre en mer Noire) : **II**, 365-366, 374-375, 413.
- Massé (1855-1915) (officier de marine) : **III**, 41, 49, 75, 178.
- Melchior , Jules, Bernard, François (1844-1908) (amiral) : **II**, 114-115, 117.
- Mercier (corps de santé)(18..-?) : **II**, 369.
- Mercier de Lostende, Maurice-Henri (1860-1950) (officier de marine, AN) : **III**, 190.

- Miot, Paul-Émile (1827-1900) (amiral, photographe, directeur du musée de la Marine) : **I**, 164, 213, 406-407.
- Millot, Charles (1880-1959) (officier de marine, peintre de la Marine, dessinateur-peintre sous le pseudonyme de Gervèse) : **I**, 72.
- Moisson (18.-18..) (corps de santé) : **I**, 362, 374-376.
- Monnier, Paul (1794-1843) (X, ingénieur-hydrographe de la Marine) : **I**, 264.
- Montaignac de Chauvance, Louis Raymond (1811-1891) (amiral, ministre de la Marine) : **I**, 163 ; **II**, 70.
- Montcabrier/Moncabrié. *Cf.* Peytes de Montcabrier, François Henri de.
- Montferrand, Henri. *Cf.* Faubournet de Montferrand.
- Montety, Paulin de, Jean-Charles (ingénieur de marine) : **II**, 285.
- Moreau, P. (18.-19..) (officier de marine, chef de mission) : **III**, 68, 191, 248.
- Moulac, Vincent, Alfred (1814-1876) (amiral) : **I**, 276, 393, 424, 429 ; **II**, 147, 154, 158, 164, 374.
- Mouchez, Ernest (1821-1892) (amiral, hydrographe et astronome) : **I**, 115, 187, 273 ; **III**, 225.
- Néron de Surgy, Jules (1849-1924) (officier de marine, AN) : **III**, 50, 53, 82.
- Normand, Alexis (18.-18..), (chirurgien de marine) : **I**, 372.
- Ohier, Marie Gustave (1814-1870) (amiral) : **I**, 173.
- Olry, Jean-Baptiste Léon (1832-1890), (amiral, gouverneur colonial) : **II**, 54, 165 ; **III**, 126.
- Oncieu de la Batie, Auguste-Marie-Edouard d' (1833-1904), (officier de marine, stationnaire de Constantinople, AN) : **I**, 163 ; **III**, 91.
- O'Neill, Auguste (1829-1900) (amiral) : **III**, 155.
- Orléans, François d', prince de Joinville (1819-1900) (amiral, mémorialiste) : **I**, 151, 155, 198, 205, 212, 216-217, 240-242, 344, 348, 370, 388, 394, 398, 401-402, 431 ; **II**, 15, 23-34, 27, 64, 74, 93, 125, 267, 299, 325, 335, 338 ; **III**, 112, 152, 239-240, 254.
- Page, Théogène, François (1807-1867) (X, gouverneur colonial, amiral) : **I**, 398 ; **II**, 72.
- Pallu de la Barrière (1828-1891) (amiral, gouverneur colonial, homme de lettres) : **I**, 228, 236, 241-242, 248.
- Pamard, Léon, Ernest (1877-1932) (officier de marine, stationnaire de Constantinople) : **I**, 432.
- Pâris, François-Edmond (1806-1893) (amiral, érudit) : **I**, 81, 104, 115, 144, 147, 165, 183, 249, 394, 406 ; **II**, 37-39, 66, 81, 90, 114, 123, 169, 195, 250, 347 ; **III**, 18.
- Parseval-Deschênes, Alexandre-Ferdinand (1790-1860) (amiral) : **II**, 68, 78, 87, 322 ; **III**, 89.
- Parrayon, Émile (1834-1913), (X, amiral) : **II**, 72 ; **III**, 131.
- Parseval, Georges de (1830-1896) (officier de marine, stationnaire de Constantinople)
- Pellarin, Charles (1804-1883) (médecin, mémorialiste) : **I**, 174, 239.
- Pellegrin (médecin) : **II**, 380.
- Pellion, Marie, Joseph (1796-1868) (amiral) : **II**, 78 ; **III**, 203.
- Penaud, Charles, Eugène (1800-1864) (amiral) : **II**, 78-79.

- Penfentenyo de Kervéréguen, Auguste, Éléonore, Marie (1837-1909) (amiral): **II**, 103.
- Perceval. *Cf.* Caussin de Perceval, Marie-Cyprien-Anatole.
- Perseval-Deschênes, Alexandre (790-1860) (amiral) : **II**, 34.
- Peyron, Alexandre, Louis, François (1823-1892) (amiral, ministre de la Marine) : **II**, 91 ; **III**, 33-34, 264.
- Philibert, Joseph-Alphonse (1848-1926) (amiral) : **II**, 7 ; **III**, 208.
- Pichon, Paul, Marie (1861-1837) (officier de marine, chef de mission) : **III**, 69, 191, 248.
- Pigeard, Jean (1818-1885) (officier de marine, AN) : **III**, 15, 31-32, 51, 77.
- Pigeon de Saint-Pair, Frédéric-Georges (1858-1934) (amiral, AN) : **III**, 30, 75, 83.
- Pivet, Louis-Joseph (1855-1924) (amiral) : **II**, 160.
- Ploix, Alexandre (1830-1879) (ingénieur hydrographe) : **I**, 235.
- Pocard-Kerviler, Joseph (1804-1879) (officier de marine, mémorialiste) : **I**, 80, 396, 398, 400.
- Ponty, Samuel Anatole Mazeppa Merlaux dit (1835-1909) (médecin) : **I**, 244, 357.
- Pothuau, Alfred (1815-1882) (amiral, ambassadeur) : **I**, 173, 396-397 ; **II**, 93, 96, 225 ; **III**, 196
- Pottier, Édouard (1839-1903) (amiral) : **I**, 190, 396, 398 ; **II**, 58, 74, 76, 84-85, 90, 96, 397 ; **III**, 200, 202, 205-206.
- Poucques d'Herbington, Joseph-Eugène de (1807-1900) (X, amiral) : **II**, 35, 70-72, 80 ; **III**, 12.
- Pougin de Maisonneuve, Albert, Louis, Marie, René (1839-1903) (amiral) : **I**, 164, 167.
- Pritzbuër, Léopold de (1824-1889) (amiral) : **I**, 163.
- Prouhet, Edmond, Félix (1834-1922) (amiral) : **I**, 225 ; **III**, 131.
- Quoy Jean-René Constant (1790-1869) (médecin de marine, savant, explorateur) : **I**, 251, 257.
- Rabary, Jean (1892-1966) (mécanicien) : **I**, 231.
- Rabaudy, Michel, Joseph de (1784-1837) (officier de marine) : **I**, 424, 427.
- Reclus, Armand (1843-1927) (officier de marine, explorateur) : **I**, 164.
- Régis, Emmanuel (1855-1913) (psychiatre) : **II**, 404, 406.
- Regnault de La Susse, Aaron, Louis, Frédéric. *Cf.* La Susse, Aaron, Louis, Frédéric, Regnault, baron de.
- Régnauld de Presmenil, Charles (1837-1908) (amiral) : **II**, 73.
- Rey, Henri (corps de santé) : **II**, 360, 382.
- Reynaud, Auguste, Adolphe, Marc (1804-1887) (inspecteur général des services de la santé de la Marine) : **I**, 153, 186, 214, 366-367, 377, 384, **II**, 426.
- Riant, fourrier parisien (18..-18..), (guerre de Crimée) : **I**, 227-229, 231 ; **II**, 349.
- Ricaudy, Louis-Alphonse de (1789-1856) (amiral) : **III**, 229.
- Richard, Ernest (1843-1916) (amiral, stationnaire de Constantinople, AN) : **I**, 297 ; **III**, 90.
- Rieunier, Henri Adrien (1833-1918) (amiral, ministre de la Marine) : **I**, 165, 404 ; **II**, 52, 81-82, 208, 283, 323 ; **III**, 57, 157.
- Rigault de Genouilly (1807-1873) (X, amiral, ministre de la Marine) : **I**, 226 ; **II**, 40, 42-43, 69, 72-73, 80, 82, 94, 98, 131, 323, 329 ; **III**, 187, 230-231, 237.

- Rigny, Marie Henri Gaultier, comte de (1782-1835) (amiral, ministre de la Marine) : **I**, 35, 134, 399-400 ; **II**, 18, 68, 77-79, 241, 327, 426 ; **III**, 195.
- Rivière, Henri (1827-1883) (officier de marine, homme de lettres) : **I**, 64, 272 ; **III**, 118.
- Robert, (amiral) : **I**, 141.
- Romain Desfossés/Romain-Desfossés, Joseph (1798-1864) (amiral de France, ministre de la Marine) : **I**, 319 ; **II**, 7, 68, 78-79, 85, 91, 130, 428 ; **III**, 207.
- Romazzotti, Gaston (1855-1915) (X, ingénieur du Génie Maritime) : **III**, 20, 41, 49, 178.
- Rondeleux, Marcel (1870-1941) (amiral, mémorialiste naval) : **I**, 140-141, 158, 170.
- Roussin, Albin (1781-1854) (amiral de France) : **I**, 393, 397 ; **II**, 18, 86.
- Roussin, Albert (1821-1896) (fils d'Albin, amiral) : **II**, 95.
- Roustan, Germain, Albert (1842-1903) (stationnaire de Constantinople, amiral) : **I**, 132, 152 ; **III**, 45, 87-88, 90, 159.
- Rouvier, Paul (1844-1912) (médecin de marine) : **II**, 285.
- Roux, Jules (1807-1877) (médecin de marine, directeur du service de santé de la Marine) : **I**, 145, 153, 168, 285, 373, 437-438.
- Roux, Eustache, Antoine, Benjamin (1814-1896) (pharmacien inspecteur) : **II**, 285.
- Roux, Louis (1840-1868) (corps de santé) : **II**, 285.
- Roze, Pierre-Gustave (1812-1883) (amiral) : **I**, 191, **II**, 99, 104.
- Sahib (pseudonyme de Louis-Ernest Lesage). *Cf.* Lesage, Louis-Ernest (1847-1919).
- Saint-Pair (officier de marine, AN). *Cf.* Pigeon de Saint-Pair.
- Saint-Pern de, Bertrand, Maurice (1852-1929) (officier de marine; stationnaire de Constantinople) : **III**, 90.
- Saizieu, Louis de (1773-1837) (officier de marine) : **II**, 140.
- Sallandrouze de Lamornaix/Sallandrouze de Lamornaix, Jean-Charles-Alexandre (1840-1899) (amiral) : **II**, 14 ; **III**, 130.
- Salva, Adolpe (corps de santé) : **I**, 372.
- Saulces de Freycinet, Louis-Henri de (1779-1842) (hydrographe) : **I**, 104 ; **II**, 247.
- Savorgnan de Brazza, Pierre (1852-1905) (officier de marine, explorateur) : **I**, 163.
- Schwerer, Zéphirin, Alexandre, Antoine (1862-1936) (amiral) : **I**, 167, 259 ; **II**, 108.
- Segalen, Victor (1878-1919) (corps de santé, érudit, homme de lettres) : **I**, 144, 187 ; **II**, 422.
- Senès, Victor-Baptistin (1857-1915) (amiral, mort au combat) : **III**, 57.
- Serpette, Albert (1855-1903) (officier de marine) : **III**, 61.
- Servonnet, Jean-Baptiste (1849-1896) (officier de marine, hydrographe, AN) : **I**, 274, 284 ; **II**, 147-148 ; **III**, 75.
- Seureau, Joseph (1810-1893) (officier marinier) : **I**, 228-229.
- Simon, Charles, Marie (1808-1872) (amiral) : **II**, 145 ; **III**, 96.
- Sochet, Charles (18..-18..) (Ingénieur du génie maritime) : **II**, 162.
- Souville Eugène (1821-1909) (officier de marine, mémorialiste) : **I**, 81, 165-166, 185-186, 241, 394-395 ; **II**, 36, 38, 44, 70, 123, 290 ; **III**, 231, 237, 240.

Sterckeman, Kléber (1899-1968) (matelot, homme de lettres). *Cf.* César Fauxbras.

Talairach, Paul (18??-18..) (médecin) : **II**, 235.

Thierry d'Argenlieu, Georges (1889-1964) (amiral) : **I**, 141, 172, 177-179.

Thomazi, Auguste (1873-1959) (officier de marine, mémorialiste naval) : **I**, 114, 179, 202, 241; **II**, 50, 56-58.

Torrente, Baptiste (pilote, station de Tunisie) : **I**, 284.

Tortorici, Domenico (pilote, station de Tunisie) : **I**, 284.

Touchard, Philippe-Victor (1810-1879) (amiral, père de Charles) : **II**, 80, 137, 163, 165, 167, 296.

Touchard, Charles (1844-1930) (amiral, ambassadeur) : **III**, 24, 70 ; **III**, 129, 196.

Trégaro, François, Marie (1824-1897) (aumônier de marine) : **I**, 132.

Tréhouart, Thomas-François (1798-1873) (amiral de France) : **II**, 69, 330 ; **III**, 85, 212.

Trève, Auguste, Hubert, Stanislas (1825-1889) (officier de marine, savant, inventeur) : **I**, 147, 184.

Tupinier, Jean, baron (1779-1850) (ingénieur du Génie maritime, administrateur, ministre de la Marine) : **I**, 35; **II**, 175, 199.

Ullmo (Charles, Benjamin) (1882-1957) (officier de marine) : **I**, 211 ; **II**, 60 ; **III**, 37.

Vallon, Aristide de (1826-1897) (amiral, gouverneur colonial) : **II**, 24, 43 ; **III**, 187.

Vannaire, Victorien (18.-18..) (chirurgien de marine) : **I**, 67, 81-82, 214.

Vavin, Jules (1832-1878) (officier de marine) : **III**, 66.

Véron, Auguste (1819-1901) (AN, amiral, sénateur) : **III**, 25, 39, 49.

Vergos, Paul (18.-19..) (médecin) : **II**, 234.

Viaud, Julien, (1850-1923). *Cf.* Loti, Pierre.

Viaux, Louis-Gabriel (1862-1943) (officier de marine, aquarelliste) : **I**, 111, 177, 238.

Vignes, Louis (1831-1896) (amiral, photographe) : **I**, 188, 213.

Villaret de Joyeuse. Dynastie navale et militaire : **I**, 417 ; **II**, 151.

Villaret de Joyeuse, Alexis (1788-1873) (officier de marine) :

Villette, Émile (médecin) : **I**, 372.

Vincendon-Dumoulin, Clément-Adrien (1811-1858) (X, ingénieur hydrographe) : **I**, 104, 273.

Vincent, Jean-Louis Aza (1793-1855) (ingénieur du génie maritime) : **I**, 147.

Voiellaud, Eugène-Alphonse (1853-1903) (officier de marine, AN Russie) : **III**, 45-46, 78.

Vrenière (agent de l'administration) : **I**, 424, 430.

Zédé, Émile (1827-1900) (amiral) : **II**, 426.

Zédé, Gustave (1825-1891) (X, ingénieur du génie maritime, inventeur) : **III**, 20.

II. Index des bateaux

On a indiqué ici le nom du bateau, en précisant sa nationalité et son type. On gardera à l'esprit que certains navires ont été convertis ou transformés. Les années signalées indiquent l'année d'armement du bâtiment ou de sa mise en service.

All. : Allemagne

A/AH : Autriche-Autriche-Hongrie

B: Bulgarie

G: Grèce-Royaume des Hellènes

GB : Grande-Bretagne

EU : États-Unis

I : Italie

R : Russie

Ro. : Roumanie

T. : Turc

Actif (aviso en fer, 1862) : **I**, 195, 205, 312, 431 ; **II**, 202, 204, 298, 357.

Active (croiseur) : **II**, 143.

Aigrette (corvette à voiles, magasin flottant, 1811) : **II**, 140.

Aigrette (sous-marin, 1908) : **II**, 214.

Ajaccio (aviso à roues, 1842) : **II**, 202 ; **III**, 208.

Albatros (frégate à roues, type *Canada*, 1844) : **II**, 8, 81, 145 ; **III**, 213-214, 233.

Aleksandr I (B; croiseur léger) : **III**, 243.

Alger (vaisseau à voiles, ex-*Kremlin*, ex-*Provence*, ex-*Hercule*, 1812) : **II**, 301 ; **III**, 250.

Algérie (frégate à voiles, 1848 ; transport) : **I**, 330.

Alexandra (GB, cuirassé perdu en 1893) : **I**, 334 ; **III**, 114.

Alexandre (vaisseau à voiles, 1827; converti en mixte 1855) : **II**, 8, 36, 360, 362 Cf. *Donawerth*.

Algésiras (vaisseau mixte, 1855 ;transport, école des apprentis torpilleurs) : **I**, 127, 156, 259-260, 319 ; **II**, 36, 40, 195, 360, 380 ; **III**, 90, 239.

Alma (corvette cuirassée à batterie, 1869) : **I**, 342 ; **II**, 41,165, 167.

Amiral-Baudin. Cf. *Baudin*.

Amiral-Charner. Cf. *Charner*.

Amiral-Cécille. Cf. *Cécille*.

Amiral-Courbet. Cf. *Courbet*.

Amiral-Duperré. Cf. *Duperré*.

Amiral-Jauréguiberry. Cf. *Jauréguiberry*.

Amiral-Makaroff (R. classe de croiseurs) :

Amphitrite/Amphytrite (vaisseau rasé en frégate à voiles 1824) : **II**, 226, 327, 362.

Andromaque (frégate mixte) : **II**, 430.

- Annamite* (transport mixte, et transport sanitaire, 1877) : **I**, 420 ; **II**, 283, 418.
- Arbalète* (contre-torpilleur, type *Arquebuse*, 1903) : **II**, 52.
- Arcole* (vaisseau rapide, type *Algésiras*, 1855) : **II**, 8.
- Argus* (brig, 1836, stationnaire colonial, bateau-école à Alger) : **III**, 84.
- Ariel* (croiseur) : **III**, 216.
- Armide* (frégate à voiles, 1821; à Navarin, frégate-hôpital) : **II**, 327.
- Arpad* (A-H, cuirassé) : **I**, 185.
- Arrogante* (batterie flottante cuirassée, 1867 ; échouée en 1879) : **I**, 307, 428.
- Arthémise/Artémise* (frégate à voiles, 1829) : **I**, 205. Cf. Prince de Joinville.
- Asmodée* (frégate à roues, classe *Gomer*, 1842) : **I**, 418; **II**, 28, **III**, 229.
- Astrolabe* (gabare type *Dromadaire*, 1785) : **I**, 104 ; **II**, 247
- Auvergne* (navire de commerce, naufragé en 1878) : **I**, 356
- Aventure* (brig, 1827, naufragé en 1830) : **I**, 338
- Avnillah* (T.) : **III**, 167
-
- Basileus Kanstantinos* (G., *dreadnought*) : **III**, 246.
- Baudin* (cuirassé d'escadre à barbottes, 1888) : **II**, 55-56, 117.
- Bayadère* (corvette à voiles) : **I**, 167.
- Bayard* (cuirassé stationnaire, 1882) : **I**, 409.
- Béarnaise* (goélette à voiles) : **II**, 322.
- Beagle* (GB, brick-aviso, 1820) : **I**, 186.
- Belem* (navire-école, 1896) : **II**, 384.
- Bélier* (garde-côtes, navire-bélier) : **II**, 260.
- Belle-Poule* (frégate à voiles de 60, 1839) : **I**, 318, 388 ; **III**, 239 Cf. Abbé Coquereau et prince de Joinville.
- Belliqueuse* (corvette cuirassée/cuirassé de croisière, 1866) : **II**, 4, 165.
- Bellone* (frégate à voiles) : **I**, 411.
- Bisson* (contre-torpilleur, 1912) : **III**, 225.
- Black Prince* (GB, frégate cuirassée classe *Warrior*, 1862) : **III**, 51.
- Boberach* (chébec, garde-pêches, station de l'Algérie) : **I**, 412.
- Bombe* (aviso-torpilleur, 1885) : **III**, 233, 239.
- Borda* (navire-école ; 1840-1914) (ex-*Commerce-de-Paris*, ex-*Valmy*; ex-*Intrépide*) : **I**, 105 ; 111, 149, 158-162, 169, 172, 178, 246, 393 ; **II**, 70, 75-76, 116, 397-398 ; **III**, 181.
- Borysthène* (paquebot des Messageries Impériales, 1855) : **I**, 335, 413.
- Bougainville* (croiseur) ; **II**, 144, 168, 236-237 ; **III**, 113.
- Bouvet* (cuirassé d'escadre dit de la « flotte d'échantillons », 1897, perdu au combat en 1915) : **I**, 127-128, 321 ; **II**, 52, 57, 183-185, 189-190.
- Bouvines* (garde-côtes cuirassé, 1894) : **II**, 54-55, 124, 258, 393 ; **III**, 128.
- Brandon* (aviso à roues de 1^{ère} classe, type *Sphynx/Sphinx*, 1846) : **I**, 309.
- Brennus* (cuirassé d'escadre, 1893) : **I**, 320, 345 ; **II**, 17, 52, 55-58, 189 ; **III**, 129.

- Bretagne* (vaisseau mixte de 118, 1855) : **I**, 336 ; **II**, 36, 102 ; **III**, 237.
- Breslau/Breslaw* (vaisseau en bois, converti en mixte 1855) : **II**, 327-328, 400 Cf. Sue, Eugène.
- Breslau* (A., croiseur léger) : **III**, 161-162 Cf. *Goeben*.
- Brillante* (croiseur à voiles) : **III**, 113.
- Brochet* (garde-pêche) : **II**, 119.
- Brumaire* (classe de sous-marins diesel, 1912-1914) : **II**, 214.
- Bucentaure* (vaisseau disparu en 1798) : **II**, 68.
- Caiman* (garde-côtes cuirassé, 1888) : **II**, 256, 258.
- Caméléon* (corvette à roues, 1836-1837) : **I**, 343 ; **II**, 202 ; **III**, 231.
- Camperdown* (RN, cuirassé) : **I**, 345 Cf. *HMS Victoria*.
- Carnot* (cuirassé dit de la flotte « d'échantillons », 1896) : **II**, 99, 256.
- Cassard* (corvette à hélice) : **I**, 312.
- Castor* (aviso à roues-paquebot de l'État) : **I**, 330, 344 ; **II**, 201 ; **III**, 60, 225, 234.
- Castiglione* (vaisseau de 80 converti, 1860) : **II**, 40.
- Catherine II* (R., croiseur cuirassé) : **III**, 46, 169-170, 182.
- Catinat* (corvette à roues, 1851) :
- Caton* (corvette en fer à roues, 1847) : **I**, 343
- Cécile* (école-flottante des apprentis torpilleurs). Cf. *Algésiras*
- Cécille* (croiseur de station à batterie/croiseur protégé, 1890) : **I**, 156, 398 ; **II**, 118, 209, 258.
- Centaure* (vaisseau à voiles, 1818, rebaptisé *Santi-Petri* 1823) : **I**, 226, 400
- Cerbère* (croiseur) : **I**, 165.
- Cesarevitch* (R., cuirassé d'escadre) : **III**, 243.
- Charlemagne* (vaisseau converti en mixte, 1851) : **I**, 274 ; **II**, 32, 82, 329.
- Charlemagne* (cuirassé d'escadre, 1899) : **II**, 52, 234 ; **III**, 130.
- Charles-Martel* (cuirassé dit de la « flotte d'échantillons », 1896) : **I**, 12, 321 ; **II**, 52, 183, 356.
- Château-Renault ou Châteaurenaud* (corvette/croiseur) : **I**, 431 ; **II**, 134, 159 ; **III**, 231.
- Chaptal* (aviso à hélice, 1846) : **III**, 85.
- Charner* (croiseur cuirassé, 1894) : **I**, 182 ; **II**, 352, 357.
- Chasseur* (contre-torpilleur) : **II**, 213.
- Chevrette*, gabarre à voiles (service hydrographique). **I**, 215, 256, 270-271, 281.
- Chimère* (corvette à roues) : **I**, 343
- Colbert* (cuirassé d'escadre, 1877) : **II**, 11, 47, 173.
- Colosse* (vaisseau à voiles, 1813) : **I**, 318 ; **III**, 109-110.
- Comète* (brick-aviso, 1859) : **I**, 281, 327, 337.
- Comte d'Eu* (croiseur à vapeur, 1846) : **II**, 391.
- Condor* (contre-torpilleur, 1885) : **I**, 368, 375 ; **II**, 292, 404.
- Coquille* (corvette à voiles) : **II**, 247, 425. Cf. *Astrolabe*.
- Corse* (aviso à hélice de 2^e classe, 1850, stationnaire de Constantinople) : **I**, 381 ; **II**, 128, 146, 432 ; **III**, 44, 86.

- Cosmao* (croiseur d'escadre de la classe *Surcouf*, 1891) : **I**, 287 ; **III**, 48.
- Couleuvrine* (aviso-torpilleur contre-torpilleur, classe *Bombe*, 1885) : **II**, 120.
- Courbet* (cuirassé d'escadre à réduit central, 1887) : **I**, 345 ; **II**, 11, 56.
- Courbet* (*dreadnought*, type *Jean-Bart* 1913) : **III**, 245.
- Couronne* (frégate cuirassée, 1862) : **II**, 40, 110, 169, 205-206, 214.
- Créole* (corvette à voiles, 1830) : **II**, 153, 230.
- Croiseur* (aviso à vapeur) : **I**, 128.
- Daim* (aviso à roues, garde-pêche) : **II**, 119.
- D'Assas* (corvette, 1854) : **I**, 127, 319, **II**, 163, 166, 201, 385.
- Dandolo* (I., cuirassé à tourelle) : **II**, 46-47 ; **III**, 138, 142.
- Danton* (cuirassé d'escadre, 1911, coulé en 1915) : **I**, 127-128, **II**, 49, 183, 190, 231.
- Desaix* (corvette à hélice, à barbette) : **II**, 128.
- Dévastation* (batterie flottante cuirassée) : **I**, 420, 423, 425 ; **II**, 8, 350 ; **III**, 238.
- Dévastation* (cuirassé, 1882) : **II**, 56 ; **III**, 227.
- Duilio* (I, cuirassé à tourelles) : **II**, 46-47 ; **III**, 17, 19, 114, 138, 142, 240.
- Don* (GB, canonnière à fond plat, 1877) : **III**, 78.
- Donawerth* (ex-*Alexandre* (1827) ; vaisseau converti, 1854) : **I**, 218, 321, 424 ; **II**, 38, 361 ; **III**, 237
- Cf. Jean-Bart.*
- Dromadaire* (navire de transport à voiles) : **I**, 377 ; **II**, 300
- Du Chayla* (croiseur, 1895) : **II**, 338
- Duguay-Trouin* (école flottante d'application) : **I**, 120, 139, 175-177 ; **II**, 62, 111, 116, 183, 283, 418.
- Duguesclin*, (cuirassé de croisière/de station, classe *Vauban*, 1886) : **I**, 414 ; **II**, 190.
- Dupuy-de-Lôme* (croiseur cuirassé, 1895) : **II**, 55.
- Duquesne* (vaisseau-école flottante, Premier empire) : **I**, 149.
- Duquesne* (croiseur) : **II**, 370.
- Duperré* (cuirassé d'escadre à barbettes, 1883) : **I**, 346 ; **II**, 47, 258 ; **III**, 19, 40, 114
- Éclaireur* (vapeur à roues, perdu en 1835) : **I**, 309.
- Éclaireur/Eclaireur* (aviso à roues, 1847) : **I**, 259-260, 364, 369 ; **II**, 204 ; **III**, 189.
- Écho* (croiseur à voiles) : **I**, 384 ; **II**, 426.
- Eclipse/Éclipse* (croiseur à voiles) : **I**, 214.
- Églé/Eglé* (croiseur colonial) : **III**, 267.
- Émulation* (corvette à voiles) : **I**, 267 ; **II**, 140.
- Espérance* (corvette à voiles) : **I**, 217
- Espingole* (contre-torpilleur de la classe *Durandal*, 1901 ; perdu en 1904) : **I**, 335, 343.
- Estafette* (croiseur à voiles, stationnaire du Levant) : **I**, 189.
- Etna* (vapeur à roues de la classe *Sphinx*) : **I**, 306.
- Euménide* (corvette à roues, 1854) : **I**, 374-375, 380, 383 ; **II**, 352, 358.

- Eurydice* (corvette à voiles, 1849 ; convertie en transport de troupes) : **I**, 230.
- Excellent* (GB, vaisseau-école de canonnage) : **III**, 133.
- Eylau* (vaisseau converti, 1856) : **I**, 319 ; **II**, 36, 352.
- Farfadet* (sous-marin, 1901, perdu en 1905) : **II**, 213, 396.
- Fatih* (T) : **III**, 167.
- Faucon* (croiseur-torpilleur, stationnaire de Crète) : **I**, 186, 193, 211, 307, 310, **II**, 54 Cf. René Daveluy.
- Fawn* (RU, service hydrographique, 1876-1882) : **I**, 255.
- Flamme* (croiseur, Levant, 1885) : **II**, 167.
- Flèche* (brick-aviso, 1826) : **I**, 285, 288.
- Flibustier* (torpilleur de haute mer, 1895 ; garde-pêche Algérie) : **I**, 201.
- Flore* (école flottante) : **I**, 175.
- Fontenoy* (vaisseau mixte, 1858, navire-école) : **I**, 212, 310.
- Forbin* (aviso de 1^{ère} classe/corvette à hélice, 1859) : **I**, 286, 330, 386, 424 ; **II**, 145, 158, 202, 359.
- Forbin* (croiseur protégé, 1889) : **I**, 386 ; **II**, 432 ; **III**, 208.
- Formidable* (vaisseau, 1795; pris en 1805) : **I**, 387.
- Formidable* (cuirassé d'escadre, type *Amiral-Baudin* 1889) : **I**, 345.
- Foudre* (frégate mixte, classe *Impératrice-Eugénie*, 1856) : **I**, 344 ; **II**, 37.
- Foudre* (navire atelier) : **II**, 260.
- Foudre* (croiseur porte-torpilleurs, 1897) : **II**, 52, 390.
- Framée* (contre torpilleur 1899-1900, perdu en 1900) : **I**, 345.
- Friedland* (vaisseau à voiles, 1856) : **I**, 330, 334, 343 ; **II**, 33-34, 137, 255; **III**, 261.
- Friedland* (cuirassé, 1876) : **II**, 47 ; **III**, 60.
- Frithioff* (navire de commerce) : **I**, 350.
- Fulton* (aviso/corvette à roues, classe *Sphynx* 1833) : **II**, 161, 294.
- Furet* (garde-côtes à voiles) : **I**, 331 ; **II**, 119.
- Furious* (GB, 1854) : **I**, 312.
- Fusée* (garde-côtes, 1884) : **II**, 126.
- Galathée-Galatée* (frégate à voiles de 46, 1812) : **I**, 303, 305, 329, 338, **II**, 117, 140.
- Galathée-Galatée* (corvette à voiles de 30, 1847, annexe du *Borda*).
- Galilée* (croiseur protégé, classe *Linois*, 1896) : **II**, 338 ; **III**, 207.
- Gannet* (GB, croiseur) ; **III**, 268.
- Gaulois* (cuirassé de 1^{er} rang, 1898) : **III**, 130.
- Gauloise* (frégate cuirassée) : **II**, 110, 169, 181.
- Germania* (All., type de sous-marins) : **III**, 150.
- Georgios Averoff* (G., croiseur cuirassé) : **III**, 245.
- Giuseppe-Garibaldi/ Garibaldi* (I, cuirassé) : **III**, 21.
- Gladiateur* (canonnière de 1^{ère} classe, croiseur de station) : **III**, 41, 54, 57, 84.

- Gloire* (frégate cuirassée, 1860) : **II**, 40, 255, 384-385, 414-416 ; **III**, 32-33.
- Gloire* (cuirassé) : **II**, 394.
- Goeben* (All., croiseur lourd) : **III**, 161-162.
- Gomer* (paquebot converti en frégate à roues, 1841) : **I**, 295, 343 ; **II**, 28, 162, 164, 177, 356 ; **III**, 261.
- Gorgone* (corvette à roues, 1848 ; perdue en 1869) : **II**, 189, 296.
- Goubet I* (sous-marin, 1885) : **I**, 147.
- Goubet II* (sous-marin, 1895) : **I**, 147.
- Grégeois* (avisos à roues de 1^{ère} classe, type *Sphinx*, 1839) : **II**, 344.
- Grenade* (canonnière) : **II**, 82.
- Groënland* (frégate à roues ; incendiée en 1844) : **II**, 335.
- Guidon* (éclaireur d'escadre) : **III**, 59.
- Guillaume-Tell* (vaisseau, pris en 1800) : **I**, 406.
- Gustave-Zédé* (sous-marin, 1893) : **I**, 147, **II**, 213.
- Gymnote* (premier sous-marin opérationnel, 1888) : **I**, 184 ; **II**, 395 ; **III**, 20.
- Hallebarde* (CT de la classe *Durandal*, 1903) : **I**, 335.
- Hamidieh* (T., croiseur cuirassé, 1904) : **I**, 307.
- Hannibal* (GB, vaisseau pris en 1801) : **I**, 387.
- Hellas* (G., croiseur) : **III**, 265.
- Héron* (avisos à roues, 1847) : **I**, 128, 353, 372 ; **II**, 298, 342, 345-346.
- Henri-IV* (navire de ligne, 1848 ; naufragé en 1854) : **I**, 228, 300, 306, 425 ; **II**, 361.
- Hibernia* (GB, vaisseau) : **I**, 391.
- Hirondelle* (avisos à hélice, croiseur de station de 3^e classe) : **II**, 126, 210.
- Hercules* (GB, cuirassé, 1868) : **III**, 17.
- Hermione* (réplique de la frégate éponyme de 12, 1995-2014) : **II**, 384.
- Héroïne* (frégate cuirassée à batterie, classe *Flandre*, 1865) : **I**, 398 ; **II**, 169, 346.
- Hoche* (cuirassé d'escadre, 1890) : **I**, 320 ; **II**, 55-57 ; **III**, 128.
- Holland* (GB, classe de sous-marins) : **III**, 150.
- Hugon* (croiseur-éclaireur d'escadre) : **I**, 126.
- Hussard* (croiseur) : **I**, 118 ; 127, **II**, 110.
- Hydra* (G., cuirassé de ligne) : **III**, 242, 247.
- Hyène* (croiseur) : **I**, 274.
- Iéna* (vaisseau de 110, 1814) : **II**, 32, 301, 334.
- Iéna* (cuirassé d'escadre, 1902, perdu en 1907) : **I**, 325, 388, 413-414 ; **II**, 15, 50, 394, 405-406 ; **III**, 24.
- Ilin* (R, contre-torpilleur) : **III**, 169.
- Impérial* (vaisseau mixte, 1860) : **I**, 321.
- Impératrice-Eugénie/Impératrice* (frégate mixte, 1857) : **II**, 37, 416.

Impétueuse (frégate mixte, classe *Impératrice-Eugénie*, 1856) : **I**, 224, 317, 372 ; **II**, 155, 165-166, 177-178, 225, 246, 302.

Infernet (croiseur) : **II**, 110.

Inflexible (vaisseau à voiles, 1839 ; transport 1855, vaisseau-école) : **I**, 126, 208, 224 ; **II**, 177, 359, 401, 413 ; **III**, 19.

Inflexible (GB, cuirassé à tourelles) : **II**, 182 ; **III**, 19, 40, 114.

Invincible (frégate cuirassée, classe *Gloire*, 1862) : **II**, 40, 165, 169, 205-206, 415-417.

Iphigénie (frégate à voiles, 1827) : **I**, 212, 235, 313, 392, **II**, 294, 362

Iphigénie (navire-école d'application) : **I**, 120, 138-139, 175 ; **II**, 116.

Isa Reis (T., classe de canonnières) : **III**, 244.

Isère (transport à vapeur, 1866) : **II**, 234, 404.

Isly (frégate à vapeur) : **II**, 380.

Italia (I., croiseur) : **III**, 19.

Jaguar (canonnière) : **II**, 109.

James Watt (GB., vaisseau à hélice) : **III**, 239.

Janus (GB, croiseur) : **III**, 263.

Japon (transport, école de torpillerie) : **I**, 156.

Jauréguiberry (cuirassé, 1896) : **II**, 258.

Jean-Bart (ex-*Donawerth*, vaisseau converti, 1853 ; école d'application, 1864) : **I**, 158, 175 ; **II**, 8, 35-36, 116, 364-365, 379 ; **III**, 111.

Jean-Bart (classe de *dreadnoughts*) : **II**, 258.

Jeanne-Blanche (yacht, stationnaire colonial et stationnaire de Constantinople) : **I**, 420 ; **III**, 84, 90-91.

Jeanne d'Arc (corvette cuirassée à batterie, classe *Alma*, 1868) : **I**, 312 ; **II**, 165, 223.

Jeanne d'Arc (croiseur protégé, 1899, croiseur-école d'application) : **I**, 175 ; **II**, 116.

Jemmapes (garde côtes cuirassé, 1896) : **II**, 55.

Junon (frégate à voiles) : **II**, 140.

Jupiter (vaisseau) : **II**, 33.

Jura (transport) : **II**, 169.

Kaiser (A., vaisseau) : **II**, 333.

Kent (RU, vaisseau de 74) : **I**, 307.

Kléber (aviso à hélice de 1^{ère} classe, 1860 ; ex *Jérôme-Napoléon*) : **I**, 247 ; **II**, 119, 122, 179, 274.

Kléber (croiseur cuirassé, type *Dupleix*, 1899) : **II**, 381, 391.

Kurfurst Friedrich Wilhelm (All./T, cuirassé) : **III**, 172-173.

La Galissonnière (corvette en bois, cuirassé de station, 1874) : **II**, 6, 147, 165, 167, 236, 442.

La Hire (CT, début XX^e) : **II**, 417.

Lake (type de sous-marins) : **III**, 150.

Lancier (croiseur, 1830) : **I**, 357.

- Latouche-Tréville* (croiseur cuirassé, 1892) : **I**, 193 ; **II**, 6.
- Lavoisier* (corvette à roues/aviso, 1840) : **II**, 26.
- Léon-Gambetta* (croiseur-cuirassé, 1905 ; perdu en 1915) : **I**, 128, 420 ; **II**, 184, 211-212, 356 ; **III**, 58.
- Lepanto* (I. cuirassé, 1883) : **III**, 19.
- Levrette* (goélette, perdue en 1823) : **I**, 306.
- Lézard* (navire de charge) : **III**, 208.
- Liberté* (cuirassé, 1907, perdu par explosion en 1911) : **I**, 93, 413-414, 419, 423 ; **II**, 15, 50, 258, 334, 394, 405-406 ; **III**, 24.
- Limier* (aviso à hélice de 1^{ère} classe, éclaireur d'escadre) : **II**, 159-160 ; **III**, 41, 56, 221.
- Linois* (aviso colonial ou de station : croiseur léger) : **I**, 326, 378 ; **II**, 166-167, 258, 418.
- Linois* (paquebot) : **III**, 64.
- Louise* (paquebot de la compagnie Valéry) : **I**, 301, 339.
- Lutin* (sous-marin, perdu en 1906) : **II**, 395.
- Lynx* (croiseur) : **III**, 57 et 65.
- Magenta* (vaisseau cuirassé à deux ponts 1862, perdu par incendie en 1875) : **I**, 413 ; **II**, 41, 56, 180, 206, 225.
- Magenta* (cuirassé d'escadre à tourelle et barbette, classe *Marceau*, 1893) : **I**, 191 ; **II**, 56-57 ; **III**, 129.
- Magicienne* (frégate à voiles, convertie, 1862) : **I**, 195, 217, 414 ; **II**, 165.
- Magnanime* (frégate) : **II**, 181.
- Marceau* (cuirassé à tourelles et à barbettes, 1891, converti en école flottante des apprentis torpilleurs) : **I**, 155 ; **II**, 258.
- Marengo* (vaisseau) : **II**, 371.
- Marengo* (frégate cuirassée de la classe *Océan*, 1872) : **I**, 213-214, 255.
- Maria-Theresa* (AH, croiseur) : **III**, 146.
- Marne* (corvette de charge, perdu en 1841) : **I**, 309.
- Masséna* (vaisseau 3^e rang) : **I**, 388.
- Masséna* (cuirassé d'escadre à tourelles, 1897) : **I**, 388.
- Medina* (GB, navire hydrographe) : **I**, 296.
- Méduse* (frégate 1810, naufragée 1816) : **I**, 337
- Méléagre* (stionnaire d'Espagne) : **I**, 333.
- Melpomène* (frégate à voiles, école flottante) : **II**, 116-117, 374-375.
- Mercure* (brick) : **I**, 218.
- Météore* (corvette à roues, 1833) : **I**, 372 ; **II**, 342-344.
- Mésange* (goélette) : **I**, 186 ; **III**, 216.
- Messardjie* (T) : **III**, 80.
- Meuse* (corvette de charge) : **I**, 291.
- Miaoulis* (G., corvette, 1879) : **III**, 247.
- Milan* (croiseur 2^e classe) : **II**, 52.
- Minos* (croiseur à vapeur) : **III**, 234.

- Mitraille* (canonnière cuirassée, type *Fusée*, 1886) : **II**, 126.
- Mogador* (frégate à roues, classe *Gomer*, 1848) : **III**, 261.
- Mohawk* (GB, croiseur) : **III**, 268.
- Moïse* (paquebot de la Compagnie Transatlantique) : **III**, 64.
- Monarch* (GB, cuirassé) : **III**, 114.
- Montcalm* (corvette cuirassée à batterie, classe *Alma*, 1869) : **II**, 258.
- Montebello* (vaisseau à voiles 1813-1834 ; converti 1852) : **I**, 155, 314, 391, 417, 423 ; **II**, 33, 82, 172, 215, 329, 365.
- Montézuma* (frégate à roues) : **I**, 214, 404.
- Mont-Liban* (navire de commerce) : **I**, 353.
- Mouette/Mouëtte* (aviso à roues, 1847 ; stationnaire de Constantinople) : **I**, 80, 190 ; **II**, 168, 244, 297, 302.
- Muiron* (frégate à voiles, 1797) : **I**, 390-391, 409.
- Naiade* (classe de sous-marin) : **II**, 213.
- Napoléon* (navire de ligne à vapeur, 1851) : **II**, 32, 34-36, 252, 332 ; **III**, 33, 203, 238.
- Narcissus* (GB, croiseur cuirassé, 1886) : **II**, 187-188.
- Naluca* (Ro., classe de torpilleurs) : **III**, 243.
- Narval* (aviso en fer à roues, 1844) : **I**, 187 ; **II**, 255.
- Neptune* (cuirassé à tourelle et barbette, classe *Marceau*, 1892) : **II**, 56.
- Némésis* (frégate à voiles, 1847-1855) : **II**, 82.
- Nive* (transport ; perdu 1908) : **I**, 413.
- Normandie* (frégate cuirassée, classe *Gloire*, 1862) : **II**, 40, 401.
- Novgorod* (R., cuirassé circulaire de défense côtière, classe *Popovka*) : **III**, 44-45, 66-67.
- Obligado* (brick, 1852) : **II**, 6.
- Océan* (vaisseau) : **I**, 305.
- Océan* (frégate cuirassée, 1870) : **II**, 181, 390.
- Olivier* (Brig) : **I**, 329.
- Orénoque* (frégate à roues, 1843) : **I**, 199 ; **II**, 343.
- Orion* (école flottante, 1827-1840) : **I**, 149.
- Osmaniye* (T, cuirassé) : **III**, 167.
- Orne* , (transport mixte, 1863) : **II**, 190, 192, 226.
- Palinure* (brick à voile, 1832) : **I**, 318.
- Panama* (frégate à roues, 1843) : **I**, 79 ; **III**, 202.
- Panyoti* (brick, G, avant 1827) : **II**, 321.
- Palestro* (I, cuirassé) : **II**, 333.
- Papin* (aviso à roues/corvette de 1^{ère} classe, type *Sphynx*, 1836) : **I**, 335.
- Passe-partout* (aviso à vapeur, garde-pêche) : **II**, 119.
- Patrie* (cuirassé d'escadre, 1906) : **I**, 128.

- Pélican* (avisó à vapeur) : **II**, 82.
- Pétrel* (avisó « de flottille » à roues, 1872 ; stationnaire de Constantinople) : **I**, 376 ; **II**, 138, 180, 233-234, 238-239, 434 ; **III**, 84, 87, 90, 159, 164, 213, 228.
- Phlégéton* (corvette à hélice, 1854) : **I**, 189.
- Phlégéton* (canonnière cuirassée) : **II**, 126.
- Phocéén* (paquebot, 1836) : **II**, 252.
- Pomone* (frégate mixte à hélice, 1845) : **II**, 85, 348-349, 364-365.
- Popowka/ Popovka* : **III**, 19, 24, 45, 77, 86, 168, 180.
- Pothuau* (croiseur cuirassé, 1897) : **III**, 47, 222.
- Prométhée* (avisó à roues, 1861) : **I**, 286, 288-289 ; **II**, 149, 159, 195, 204.
- Protet* (croiseur protégé, 1899) : **I**, 287.
- Provence* (frégate cuirassée à batterie, classe *Flandre*, 1865) : **II**, 40, 180.
- Provence* (*dreadnought* de la classe *Bretagne*, 1913) : **III**, 244.
- Ramier* (croiseur) : **I**, 344.
- Rapide* (vapeur à roues) : **III**, 238.
- Re d'Italia* (I., cuirassé) : **II**, 333.
- Re Umberto* (I, cuirassé) : **III**, 43.
- Redoutable* (vaisseau mixte, 1855) : **I**, 218 ; **II**, 40, 47 ; **III**, 190, 265.
- Redoutable* (cuirassé d'escadre à batterie centrale, 1876) : **II**, 56, 386 ; **III**, 239.
- Regina Maria Pia* (I., série de frégates cuirassées) : **III**, 240.
- Reine-Blanche* (frégate cuirassée) : **I**, 274, 334-335 ; **II**, 165, 181, 387.
- Reine-des-Belges* (navire de commerce russe) : **I**, 350.
- Renard* (avisó, 1866 ; service hydrographique, Algérie, 1874) : **I**, 190-192 ; **III**, 40.
- Renommée* (frégate non cuirassée , navire-école) : **I**, 175 ; **II**, 116, 164.
- Renommée* (frégate à voiles, 1847 ; convertie en frégate à hélice, 1859) : **II**, 116, 164.
- Requin* (avisó garde-pêche, 1855) : **I**, 372 ; **II**, 6, 120, 187, 432.
- Resistance* (GB, cuirassé, 1861) : **II**, 207.
- Revanche* (frégate cuirassée à batterie, classe *Flandre*, 1867) : **II**, 180, 392.
- Rhinocéros* (transport) : **I**, 424 ; **II**, 300.
- Rhône* (transport, perdu en 1836) : **I**, 306, 317, 335, 338 ; **II**, 69, 300.
- Richelieu* (cuirassé d'escadre, 1876) : **I**, 342 ; **II**, 47, 83, 110, 181.
- Rochefort* (F/GB, vaisseau de ligne) : **III**, 110.
- Rôdeur* (avisó, croiseur de station) : **I**, 128, 169, 185, 188 ; **II**, 119.
- Roland* (vapeur) : **I**, 247 ; **II**, 147, 166, 297, 391.
- Romanche* (avisó-transport) : **II**, 117.
- Rusé* (unité perdue 1835) : **I**, 309.
- Sabine* (école-corvette d'artillerie, monarchie de Juillet) : **I**, 155.
- Saint-Georges-le-Victorieux* (R, cuirassé) : **III**, 171.
- Saint-Jean-d'Acrc* (GB, vaisseau converti) : **III**, 253.

- Saint-Louis* (vaisseau mixte) : **II**, 36.
- Saint-Louis* (cuirassé de la classe *Charlemagne*, 1898) : **III**, 130.
- St-Vincent/Saint-Vincent* (GB, vaisseau de ligne de 120) : **III**, 113.
- Salamandre* (aviso à roues de 1^{ère} classe/corvette à roues, type *Sphynx*, 1834 ; perdue en 1835) : **I**, 309 ; **II**, 147.
- Sané* (frégate à roues, 1848) : **I**, 343 ; **II**, 167, 176.
- Sané* (corvette à hélice) : **II**, 166.
- Santi-Petri* (vaisseau à voiles, ex-*Centaure*) : **I**, 226, **II**, 311.
- Sarthe* (transport de troupes) : **III**, 264.
- Savoie* (frégate cuirassée à batterie, classe *Flandre*, 1865) : **II**, 110, 181.
- Scipion* (vaisseau) : **II**, 327.
- Seignelay* (croiseur, 1874) : **I**, 333 ; **II**, 6, 106, 165-167.
- Sémillante* (frégate à voiles, 1841, classe *Surveillante*, perdue en 1855) : **I**, 93, 301, 306, 414, 421, 425-426.
- Sentinelle* (croiseur) : **II**, 303; **III**, 260.
- Sérieuse* (corvette à roues) : **I**, 189, 340-341 ; **II**, 163.
- Sésostris* (bombarde) : **II**, 365.
- Sèvre* (transport mixte, 1857 ; disparu en 1871) : **I**, 127 ; **II**, 351.
- Sfendoni* (G, contre-torpilleur) : **III**, 244.
- Shah* (GB, croiseur) : **III**, 39.
- Shamrock* (aviso à roues, 1858) : **II**, 82.
- Shearwater* (GB, croiseur) : **III**, 60.
- Silène* (brig , perdu en 1830) ; **I**, 338.
- Sinope/Sinop* (R., croiseur cuirassé) : **III**, 169.
- Sirène* (frégate à voiles) : **I**, 397, 411 ; **II**, 327.
- Sphacteria* (G., yacht royal) : **III**, 227.
- Sphynx/Sphinx* (corvette à roues, 1829, Alger ; perdu en 1845) : **I**, 272, 303, 332.
- Solférino* (vaisseau cuirassé à deux-ponts, classe *Magenta*, 1862) : **II** 180, 205-206, 256
- Souverain* (vaisseau) : **II**, 255.
- Solon* (aviso à vapeur, 1846) : **I**, 363 ; **II**, 359 ; **III**, 210.
- Stork* (GB, canonnière, service hydrographique 1888-1899) : **I**, 255.
- Suchet* (croiseur cuirassé, 1893) : **III**, 205.
- Suffren* (vaisseau à voiles, 1831 ; transport, 1855, navire-école) : **I**, 335, 379 ; **II**, 386.
- Suffren* (cuirassé d'escadre, 1903, perdu en 1916) : **I**, 127-128, 190.
- Superb* (GB, cuirassé) : **III**, 114.
- Superbe* (vaisseau, perdu en 1833) : **I**, 291, 300, 303, 305-306, 331, 333, 337.
- Surprise* (brick-aviso) : **I**, 189.
- Surveillante* (frégate cuirassée à batterie, classe *Flandre*, 1867) : **I**, 334-335, 419 ; **II**,181.
- Tartar/Tartare* (corvette à roues) : **I**, 343.
- Tartarus* (GB, frégate à roues, 1834) : **III**, 60.

- Taureau* (garde-côtes) : **II**, 206.
- Tauride* (R., paquebot) : **III**, 168.
- Temeraire* (GB, cuirassé, 1876) : **III**, 114.
- Tempête* (garde-côtes) : **II**, 126.
- Ténare* (avisos à roues, 1840 ; converti en bombarde) : **I**, 186 ; **II**, 82.
- Tennessee* (EU, cuirassé confédéré) : **II**, 12.
- Terrible* (cuirassé) : **III**, 40.
- Thémis* (frégate à voiles, 1847 ; convertie 1862) : **II**, 158, 164-165.
- Thétis*, (corvette cuirassée à batterie, classe *Alma*, 1866) : **II**, 181, 206.
- Thon* (sous-marin) : **I**, 294 ; **II**, 395.
- Three Sisters* (GB, navire de commerce) : **I**, 349.
- Tonnerre* (croiseur à vapeur) : **III**, 74.
- Tourville* (croiseur non cuirassé, 1873) : **II**, 258, **III**, 39.
- Travailleur* (navire à roues) : **I**, 297.
- Trident* (cuirassé d'escadre, classe *Colbert*, 1878) : **I**, 346 ; **II**, 47, 103, 173, 209.
- Triton* (1833) : **II**, 345, 427.
- Truite* (gabare, perdue en 1832) : **I**, 292, 412 ; **III**, 208.
- Triomphante* (croiseur cuirassé en fer, classe *La Galissonnière*, 1879) : **I**, 409.
- Tschesma* (R., croiseur cuirassé) : **III**, 169.
- Tyne* (GB, frégate) : **III**, 267.
- Uranie* (frégate-école) : **I**, 104 ; **II**, 360.
- Uranie* (gabare) : **II**, 247.
- Valmy* (vaisseau de 120, 1849) : **II**, 365.
- Varese* (I, cuirassé) : **III**, 21.
- Vauban* (frégate à roues, classe *Gomer*, 1846) : **I**, 312, 375 ; **II**, 35, 367.
- Vauban* (croiseur cuirassé, 1886) : **II**, 165, 167.
- Vautour* (avisos/corvette à roues, classe *Sphynx*, 1834) : **I**, 200.
- Vautour* (avisos-torpilleur/torpilleur, 1889 ; stationnaire de Constantinople) : **I**, 246 ; **II**, 271, 296, 355, 357-358 ; **III**, 84, 236.
- Vedette*, (avisos à roues, stationnaire de Constantinople) : **I**, 271 ; **III**, 85.
- Vengeur* (vaisseau, 1766 ; perdu au combat 1794) : **I**, 71.
- Vénus* (frégate à voiles, 1823) : **II**, 379, 384.
- Vénus* (frégate à hélice à batterie/croiseur à batterie, 1864) : **I**, 289.
- Vérité* (cuirassé d'escadre, pré-dreadnought, classe *Liberté*, 1908) : **II**, 98.
- Venezia* (I., cuirassé) : **III**, 17.
- Vice-amiral Popov* (ex-Kiev). (R., cuirassé circulaire). Cf. *Popowka/Popovka*.
- Victoria* (GB, cuirassé perdu en 1893) : **I**, 334, 345 ; **II**, 65 Cf. *Camperdown* et amiral Tryon.
- Victorieuse* (corvette cuirassée, 1877) : **II**, 165, 167, 190.

Vigie (brick) : **I**, 283.

Ville-de-Marseille (vaisseau à voiles de 74, 1813) : **I**, 331, 391.

Ville-de-Paris (vaisseau à voiles, 1851 ; converti en transport 1857-1858) : **I**, 404 ; **II**, 33, 35, 82, 255, 322, 328, 364-375.

Virginie (frégate à voiles, 1844) : **II**, 218.

Voltaire (cuirassé, classe *Danton*, 1911) : **II**, 258.

Voltigeur (croiseur) : **III**, 56.

Wagram (vaisseau de 120, 1810 : converti en mixte, 1854) : **I**, 388 ; **II**, 365.

Warrior (GB, frégate cuirassée à batterie) : **II**, 355.

Weissenburg (A/T ; cuirassé) : **III**, 173.

William Cory (GB, navire câblé) : **I**, 295.

Xifias (G., SM) : **III**, 244.

Zénobie (frégate à voiles, 1849 ; convertie, 1859) : **II**, 163, 166, 201 ; **III**, 210, 215, 265.

Zolfin (G., SM) : **III**, 244.

TABLE DES MATIÈRES

TOME 1

LA FRANCE ET LA MÉDITERRANÉE AU XIX^E SIÈCLE : UNE HISTOIRE NAVALE ET MÉDITERRANÉENNE DE LA FRANCE DE LA FIN DE LA RESTAURATION AUX GUERRES BALKANIQUES (1827 ENV. - 1913 ENV.)

Remerciements	7
Précisions et conventions	11
Avant-propos	17
Introduction générale	31
<i>La défense navale des intérêts nationaux dans une aire multipolaire : une histoire séculaire</i>	31
<i>L'histoire nationale de la Méditerranée contemporaine : une étonnante occultation des sources, des enjeux et des moyens navals</i>	62
<i>Articulations majeures et bornage d'une recherche</i>	92

PREMIÈRE PARTIE

LES MARINS FRANÇAIS ET LA MÉDITERRANÉE – LA MÉDITERRANÉE DES MARINS. EXPÉRIENCES, IMAGINAIRES, IGNORANCES ET SAVOIRS NAVALS SUR UNE MER PROCHE

Introduction	103
I. Apprendre et connaître la Méditerranée : apprentissages, expériences et savoirs navals du monde méditerranéen de l'enfance aux premiers embarquements	109
<u>1 La part du « Midi » dans les états-majors et les équipages</u>	112
1.1. Aperçus historiographiques et ressources archivistiques	112
1.2. L'équipage majoritairement breton : par delà le stéréotype, une réalité pérenne	118

1. 2.1. Les identités régionales sur les navires de la Royale : des représentations littéraires et médicales assez équilibrées avant 1870	118
1. 2. 2. Les gros bataillons bretons dans la Marine : les inscrits maritimes, les recrues et les engagés volontaires	123
1. 2. 3. Les Ponantais prépondérants sauf dans les stations d’Afrique du Nord et du Levant	126
1. 3. Les natifs du Midi au sein des états-majors	129
1.3.1. L’ancrage maritime de l’encadrement inégalement marqué selon les corps et les spécialités	129
1.3.2. La part des Méridionaux bien marquée dans les corps non-combattants	131
1. 3. 3. Méridionaux d’adoption et de vieille roche	133
1.4. Les Méridionaux et la Méditerranée : quelle expérience enfantine et juvénile des espaces maritimes ?	135
1. 4. 1. Enfances sédentaires et nomades	135
1. 4. 2. Les natifs du Midi et les nourrissons de la « Grande Bleue » : des expériences communes et singulières	137
<u>2. Les centres méditerranéens dans la formation navale : une part importante, mais spécialisée</u>	141
2.1. Paris et la région parisienne : un centre manufacturier et scientifique essentiel pour la Marine	142
2. 1. 1. Une concentration d’écoles préparatoires et de centres de perfectionnement	142
2. 1. 2. La « révolution maritime » se joue aussi en région parisienne	146
2. 2. L’instruction navale entre Paris et les cinq ports de guerre : une nécessaire complémentarité	148
2. 3. Brest monopolise la formation nautique et Lorient l’instruction militaire	148
2. 4. Trois secteurs fermement tenus par Toulon : la santé navale, l’artillerie et la torpillerie	151
2. 4. 1. Une grande école de santé navale longtemps associée à Montpellier	152
2. 4. 2. L’école de canonnage de la Marine et le premier centre d’essai des armes sous-marines	155
<u>3. La Méditerranée des aspirants et des enseignes de vaisseau : du <i>Borda</i> aux premières affectations</u>	157
3.1. Une éducation spécialisée laissant bien peu de place aux « Humanités » ?	157
3. 2. Un trousseau linguistique familial et pérégrin	159
3. 2. 1. L’anglais comme seule langue vivante étrangère ?	160
3. 2. 2. Les parlers régionaux et ces langues étrangères que lèguent les familles	162
3. 2. 3. Pendant de longues croisières, combattre l’ennui en apprenant des langues étrangères	164
3. 2. 4. Le latin : un simple sac à citations ?	166

3. 3. Des savoirs historiques et géographiques plus étoffés après 1900	169
3. 4. La Méditerranée au hasard des affectations avant le Second Empire	172
3. 5. La Méditerranée pour récompense : la croisière d'application de l'École Navale après 1864	175
3.5.1 Découvrir la civilisation méditerranéenne avec ses camarades et sous le regard de ses chefs	176
3. 5. 2. « Naples ... C'est beau, beau, beau... et puis beau encore »	178
<u>4. De la sortie de l'École navale jusqu'au terme de la carrière : de fréquentes occasions de retrouver et de mieux connaître la Méditerranée</u>	180
4. 1. Servir en Méditerranée : une étape ordinaire, nécessaire même pour les plus ambitieux	181
4. 2. Au hasard des croisières et des escales : les bonnes fortunes des amitiés missionnaires, consulaires et savantes	184
4.3. Les archéologues : des « compagnons » de route et des mentors généralement appréciés	187
4.3.1. Les formes de la coopération navalo-archéologique au Levant comme en Afrique méditerranéenne	189
4.3.2. Remercier la Royale en lui montrant les merveilles du passé	191
II. Les territoires et les peuples méditerranéens sous le regard des marins : percevoir, dire et décrire des espaces proches et déroutants	
1. <u>Au service de Neptune, mais aussi de Bacchus et de Vénus : les descentes à terre des matelots et des officiers</u>	198
1.1. Quand Mathurin descend à terre : une perpétuelle bacchanale ?	199
1. 1. 1. Permissions paisibles et tumultueuses : un faisceau de conditions et de circonstances très variables	200
1. 1. 2. Les territoires de la permission : des bars, des claques et des gargotes	203
1. 1. 3. Punir et réparer les bordées tumultueuses	205
1. 1. 4. Revenir avarié d'une permission : la Marine et les MST	206
1. 2. Quand les officiers descendent à terre	210
1. 2. 1. Les joies du sport et du tourisme	211
1. 2. 2. Loisirs savants ou sciences navales ?	214
1. 2. 3. Les missions semi-diplomatiques : de courtes échappées belles proche-orientales et balkaniques	216
a. Visiter les hauts-lieux proche-orientaux de la chrétienté catholique	217
b. Calmer les ardeurs des « rois de la montagne » et goûter le charme d'un Orient non encore frelaté	219
<u>2. Le « Gaillard d'Avant » : une expérience méditerranéenne largement indéchiffrable</u>	221

2. 1. Une explication convenue, mais fautive dès le milieu du siècle : Mathurin illettré	224
2. 1. 1. L'écrit se généralise entre 1840 et 1860	224
2. 1. 2. Quelques groupes instruits capables d'une production épistolaire et diaire	227
2. 1. 3. Le naufrage archivistique des écrits privés : un phénomène généralisé	229
2. 2. Georges Hugo et César Fauxbras : deux témoignages singuliers sur l'escadre de la Méditerranée de la Belle Époque	233
2. 3. Mathurin sous la plume de ses officiers : sagesses et récits du gaillard d'avant	235
2. 4. Ce que les archives logistiques et judiciaires conservent des passions et des paroles des marins	236
<u>3. La Méditerranée vue de la dunette : comment sortir du lagon des témoignages canoniques ?</u>	237
3. 1. Ne pas réduire les matériaux aux seules sources privées	238
3. 2. Faut-il s'en tenir aux écrits privés des seuls officiers de marine ?	239
3. 3. Une utilisation confiante, mais prudente des sources « canoniques » imprimées	240
3. 4. Percevoir les mondes méditerranéens en officiers de marine	243
3.4.1. Cinq sens inégalement requis pour appréhender le monde	244
a. L'oeil et la main dressés à dessiner comme à peindre	245
b. L'ouïe seconde, mais nécessaire	246
c. Le toucher, l'odorat et le goût : des auxiliaires banalement omis	247
3. 4. 2. Voir le monde en officiers de marine	249
3. 4. 3. Les stéréotypes au hasard des croisières et des drames	250

III. Une mer jamais désenchantée : savoirs anciens et nouveaux mystères

<u>1. La saturation des savoirs nautiques et naturalistes sur le monde méditerranéen au premier XIX^e siècle</u>	255
1.1. Un monde qui a cessé d'être une terre d'aventures	258
1.2. ... mais toujours étonnant et changeant	260
<u>2. « Notre mer intérieure, la Méditerranée, est assez bien connue... » selon l'échelle adoptée</u>	262
2. 1. En Méditerranée comme ailleurs, toute connaissance est une question d'échelle et de croisières	262
2.1.1. Des parages imparfaitement cartographiés avant 1840 dans les deux bassins de la Méditerranée	263
2.1.2. En Méditerranée occidentale, une connaissance imparfaite des ports sardes et des côtes nord-africaines	265
2.1.3. Au Levant : beaucoup d'imprécisions et quelques zones négligées	267
2.1.4. Une connaissance parcellaire de la mer Noire avant la guerre de Crimée	268

2. 2. Lever les dernières incertitudes : une entreprise achevée vers 1860	271
2. 2. 1. La conquête de l'Algérie exige et permet la cartographie à grand échelle des littoraux nord-africains	272
a. Une connaissance étendue à l'ouest comme à l'est de l'Algérie	273
b. Un travail affiné par l'occupation de la Tunisie	274
2. 2. 2. Au Levant : les bénéfices du partenariat franco-britannique	275
2. 2. 3. La guerre de Crimée précipite l'accumulation des savoirs sur la mer Noire et ses périphéries (1853-1858)	276
a. Premières priorités : parer un raid-russe-sur les Détroits et préparer l'attaque en Crimée	277
b. La reconnaissance des côtes de la Crimée et la découverte de la mer d'Azov	278
<u>3. La collecte des renseignements hydrographiques : au-delà des sondages et des relevés</u>	280
3. 1. La coopération étrangère : un préalable très utile	281
3. 2. Savoir interroger les gens de mer sans naïveté et sans dédain	282
<u>4. Nouvelles questions, nouveaux mystères</u>	284
4. 1. Vulcain en son royaume : îles « à éclipse », volcans, tsunamis et tremblements de terre	285
4.1.1. Le spectacle stupéfiant de l'activité tellurique	286
4.1.2. Tenter de comprendre le monde de Pluton	288
4. 2. Les reconnaissances du Sixième Continent : la Marine et les premiers pas de l'océanographie méditerranéenne	290
4. 2. 1. Les derniers temps des plongeurs et des cloches	291
4. 2. 2. Des procédés améliorés après 1840, mais restreints aux moyennes profondeurs	292
4. 2. 3. La Marine et l'aventure décevante de la télégraphie sous-marine (1853-1865)	294
4. 2. 4 : Une coopération navalo-savante pour mieux connaître les grandes profondeurs	296

IV. Une mer de plus en plus sûre ?

<u>1. La « mauvaise saison » hivernale (octobre-mars), toujours et justement redoutée</u>	302
1. 1. Un trait commun à toutes les marines : la saisonnalité hivernale des avaries et des fortunes de mer	303
1. 2. La marine de l'État n'est pas à l'abri des accidents ni des catastrophes	305
1.3. « Côtes de fer » et « mauvaises rades »	307
1.4. Tenir la mer durant la mauvaise saison : une corvée nécessaire	310

<u>2. Des navires et des hommes ... : une sécurité renforcée au fil du siècle ?</u>	313
2. 1. Construire pour durer ... et tenir	314
2. 1. 1. Des procédures de contrôle censées éviter le pire	314
2. 1. 2. Construire et entretenir des flottes durables : le bon sens le plus souvent, mais parfois le sordide	316
2. 1. 3. Les « ratages » et les « sabots » : l'inévitable-rançon d'un âge de transition technologique et de progrès continus	317
a. Les décennies 1850 et 1890 riches en ratages	319
b. Patiemment corriger les défauts et prévenir le pire	320
2. 2. La valeur des personnels à l'épreuve	321
2. 2. 1. Plusieurs mois avant que l'équipage soit amariné	321
2. 2. 2. La rotation des personnels : un lourd souci tout au long du second XIX ^e siècle	323
2. 3. Le sort de tous entre les mains d'une poignée d'hommes	325
2. 3. 1. L'expérience et la prudence pour anticiper le pire	325
2. 3. 2. Recourir aux pilotes grecs au Levant avant 1860 : une pratique banale	327
a. Milo et l'Argentièrre : les centres de recrutement-de la station du Levant	327
b. Une profession inutile à l'âge de la vapeur et des cuirassés ?	329
2. 3. 3. Le jugement obscurci par la fatigue, l'obstination et le point d'honneur	331
2. 4. Quand survient l'accident, le salut par la discipline et le drill	334
2. 4. 1. « À moi la Royale ! » : l'assistance massive et rapide des forces navales à la mer comme à terre	334
2. 4. 2. « Aide toi et le ciel t'aidera ! » : règles de sécurité et moyens embarqués	336
<u>3. Une mer couverte de vapeurs et de phares : les effets inattendus de la modernité</u>	338
3.1. De fortes différences entre les côtes nord-occidentales et maghrébines jusqu'au milieu des années 1880	339
3. 2. Au Levant, un grand effort d'équipement après 1860	341
3. 3. La propulsion vapeur : un outil de secours précieux, mais l'occasion d'accidents spécifiques	343
3. 2. 1. Un « recours » longtemps entravé par des pannes à répétition et bien des défaillances	343
3. 2. 2. Nouvelle propulsion : nouveaux risques	344
<u>4. Une mer toute purgée de ses forbans et de ses corsaires après 1830 ?</u>	346
4.1. Une sécurité générale après 1830, mais contredite localement sur les côtes africaines comme en mer Egée	347
4. 2 Une menace prise au sérieux durant la guerre de Crimée : la guerre de course russo-hellénique	350
4.3. Quelques prédatons persistantes jusqu'à la fin du siècle dans les eaux égéennes et rifaines	354

<u>5. Sous le regard des médecins de la Marine : une cartographie nuancée des zones insalubres et saines</u>	356
5.1. Leçons et applications navales de la topographie médicale	357
5. 1.1. Une conscience précoce de la singularité du monde méditerranéen	359
5. 1. 2. Une impossible géographie médicale	361
a. Une mosaïque d'espaces maritimes	361
b. Pas de pathologie commune à l'aire méditerranéenne	363
c. Clivages maritimes et civilisationnels : la mer toujours partagée	366
d. Le croissant proche-oriental des maladie de la misère et du despotisme : une marche conquérante de la médecine occidentale	367
5. 2. Bons mouillages, côtes et ports insalubres : quand Esculape seconde Neptune	369
5. 2. 1. La Marine à l'écoute du maître de Cos	370
5. 2. 2. Les deux piliers de l'insalubrité côtière : des vents éprouvants et des « parages miasmiques »	371
a. Le <i>meltem</i> , le <i>sirocco</i> et le <i>khemsin</i> : trois redoutables puissances éoliennes	371
b. Les côtes malariennes bien connues	373
5. 2. 3. Les bons mouillages du Levant : une brise adoucissante et des parages salubres	375
5. 3. Les ports : des relâches nécessaires, mais à surveiller de près	376
5. 3. 1. Les ports du Levant et d'Afrique du Nord : des quartiers malsains, des nourritures douteuses ...	377
5. 3. 2. ... et des filles de joie dangereusement trop libres	378

V. Le théâtre et le mémorial des glorieuses luttes passées et des vertus navales

1. <u>Les luttes des temps médiévaux et modernes : de belles, mais lointaines pages d'histoire</u>	385
<u>2. Le souvenir des luttes menées en Méditerranée au XIX^e siècle</u>	387
2. 1. Les combats de la Révolution et de l'Empire : une mémoire douloureuse et fière	387
2. 1.1 Les nombreuses traces des combats de l'ère napoléonienne et les hauts lieux de l'Empire	390
2.1.2. : Une mémoire orale entretenue jusqu'aux dernières décennies du siècle	393
a. Apprendre les guerres de la Révolution et de l'Empire de la bouche de ses anciens (1815-1860 env.)	393
b. Les Polycarpe de la Marine : d'une mémoire partiellement orale à l'hégémonique mémoire de papier (1860-1890 environ)	397
2. 2. Sous les monarchies constitutionnelles, une grandeur navale restaurée, mais voilée	399
2. 2. 1. L'ébauche d'une première mémoire combattante dans les dernières années de la Restauration	399

2.2.2. Au crédit de Louis-Philippe : l'émergence de l'escadre d'évolutions et le succès de Mogador (1844)	400
2.2.3 Le Second empire et la III ^e République : des régimes navalistes appréciés, mais bien des occasions perdues avant 1882	402
2. 3. Une masse dispersée de reliques, de trophées et de documents	403
2.3.1. Le musée naval du Louvre : un musée de la technique et des explorations	405
2. 3. 2 : Les occasions manquées de faire de Toulon le mémorial des entreprises nord-africaines	408
2. 3. 3. Un reliquaire fragmenté des exploits de la Marine en Afrique comme en Orient	410
<u>3. Retrouver et traiter les débris humains et matériels des naufrages, des désastres et des combats passés</u>	411
3. 1. Récupérer les débris et sécuriser parages des naufrages : une affaire de sécurité et de bon sens	412
3. 2. Inhumér au plus vite les défunts : une urgence sanitaire et morale	416
3. 2. 1. Confier les corps à la mer : une mesure banale, mais pas systématique	416
3. 2. 2. Inhumér les marins sur la terre ferme : la pratique funéraire la plus commune	418
3. 2. 3. Les funérailles ordonnées par les règlements et les circonstances	421
3. 3. Un cordon de cimetières, de mausolées et de tombes à entretenir sur les côtes et dans les îles	423
3. 3.1. Habiller d'un monument funéraire les tombes des officiers et des marins : une entreprise collective	425
3. 3.2. L'effacement rapide des cimetières et des monuments funéraires	428
3. 3.3. Le relèvement des tombes et l'entretien des cimetières au Levant : un ravaudage incessant	430
Conclusion de la première partie	433

TOME 2

SECONDE PARTIE

LA ROYALE EN MÉDITERRANÉE

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

I. Des navires, des canons et des marins : les composantes des forces navales françaises dans l'espace méditerranéen et ses périphéries 17

1. L'escadre d'évolutions : organisation, missions et représentations 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 ^e 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 ^e 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
6. 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. Entretien, 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'usage	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
2. <u>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
3. <u>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 ^e 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 embarquées	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 bénéfiques 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, Castigneau 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 seynoises 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 ^e 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
I. Deux fois moins de pertes au combat en un siècle que durant la seule journée de Trafalgar, le 21 octobre 1805	
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
II. Corps transis et tannés : l'organisme marin à l'épreuve des saisons	
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
2. <u>Face aux rigueurs climatiques, les marins du pont sont les plus exposés</u>	349
3. <u>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. <i>Le 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 ^e 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 hérités 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

<u>2. « 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
<u>3. « 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 ^e 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
<u>1. 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 exigu 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 quarantenaies 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 ^e 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
Conclusion de la troisième partie	443

TOME 3

QUATRIÈME PARTIESAVOIR, PRÉVOIR, ET AGIR DANS UN ESPACE MULTIPOLAIRE :LA ROYALE ET LES AUTRES MARINES DE GUERRE

Introduction	5
I. Les objectifs, les chemins et les hommes du renseignement	
1. <u>L'organisation du renseignement naval à Paris comme en Méditerranée</u>	11
2. <u>La Méditerranée un théâtre périphérique, mais utile pour la collecte des données techniques</u>	15
2.1. Avant 1865, l'innovation nautique et balistique se jouent à l'ouest du détroit de Gibraltar	16
2..2. Trois raisons pour ne jamais négliger l'aire méditerranéenne	18
3. <u>Une recherche du renseignement de plus en plus élargie aux affaires politiques dans le dernier tiers du XIX^e siècle</u>	22
3. 1. Un axiome toujours confirmé : à nation forte, marine puissante	23
3. 2. La médiatisation croissante des affaires navales touche progressivement tous les États maritimes (1870 env.-1914)	25
3.3. Les questions budgétaires : un bon moyen de décrypter les programmes navals	27
4. <u>À quelles sources chercher le renseignement et comment le contrôler ?</u>	28
4. 1.L'exploitation de la presse généraliste : un chalutage constant et nécessaire	28
4. 2. La circulation des informations officielles entre la France et l'étranger : un flux important et varié de données	29
4. 2.1. Laisser circuler l'information utile à toutes les nations maritimes, aux intérêts de la nation comme au bon renom de la Royale	31
4. 2. 2 : Face au risque de l'espionnage : entre méfiance et pragmatisme	33
a. Avant 1886, resserrer la surveillance sur les prototypes et ne pas être dupe des demandes	33
b. Après 1886 : un raidissement très net de la surveillance navalo-policière	35
c. Les mesures de prévention et de répression proches et lointaines	
4.2.3. Toucher les dividendes de la guerre de Crimée jusqu'aux raidissements de la fin du siècle	38
a. Une réciprocité assez large entre Britanniques et Français de la guerre	

d'Orient à l'expédition d'Égypte (1854-1882 env.)	39
b. De précieuses amitiés au sein de la marine ottomane	41
c. Maintenir un canal d'informations avec l'Italie à l'âge de la Triplice : une nécessité bénéfique aux deux parties	41
4. 2. 4. Ce que laisse voir la Russie impériale : une méfiance exacerbée par l'alliance ?	44
a. Avant la décennie 1890 : entre « goût du secret » et dévoilement opportuniste	44
b. Un partenaire bien secret (1894-1897)	46
4. 3. Faire la part des contradictions et des zones d'ombre	48
4. 3. 1. Débrouiller la confusion des données ouvertes	48
4. 3. 2 Déjouer les restrictions inattendues et les opérations de camouflage	51
4. 3. 3. De l'information à l'analyse : échelons régionaux et parisiens	53
<u>5. Beaucoup d'agents occasionnels et quelques professionnels du renseignement</u>	55
5.1. Les officiers « à la mer » et les « utiles contacts » : les premiers soutiers du renseignement naval	55
5. 1. 1. Au gré des escales et des croisières des navires de l'État : un chalutage banal de faits et d'observations	55
5. 1. 2. Les hydrographes : avoir l'oeil sur les côtes, reconnaître les défenses et préparer les descentes	58
a. La guerre de Crimée : l'apogée d'une hydrographie de combat	59
b. Au second XIX ^e siècle : les hydrographes écartés du renseignement opérationnel ?	60
5. 1. 3. « Bonifacien enragé », marins du commerce et Danois russophobe : les contacts utiles de la Marine	62
a. Les commandants des paquebots français : des hommes sûrs	63
b. Mus par le patriotisme et l'amour de la France : quelques officiers étrangers bien intentionnés	65
5. 2. Les chefs des missions techniques de la Marine : de fins connaisseurs des marines secondaires	68
5. 3. Une indispensable poignée de soldats, de marins et de consuls voués au renseignement	69
5.3.1. La Guerre fournit à la Marine : des équipes étoffées et compétentes	70
a. Au service de la marine des agents résidents et itinérants dans tous les pays méditerranéens	70
b. Les attachés militaires : de précieux compagnons et de nécessaires doublures	72
c. Les experts des armes savantes : des praticiens consommés de la guerre en eaux brunes	74
5. 3. 2. Les attachés navals : un travail bien éloigné des affaires méditerranéennes, à l'exception du poste romain	74
a. Des informations ponctuelles à Londres, Saint-Pétersbourg et Berlin	77
b. L'attaché naval à Rome : une importante vigie sur l'Adriatique et les eaux tyrrhéniennes	80

c. Choisir à Rome des spécialistes des armes sous-marines pour servir une stratégie de raids et de descentes	82
5.3.3. Un attaché naval officieux : le stationnaire de Constantinople	83
a. Un observateur privilégié du rapport des forces en mer Noire et dans les Balkans (1840 env.-1885 env.)	84
b. Un poste secondaire à la fin de l'ère hamidienne et sous le gouvernement des Jeunes-Turcs (1890 env-1913)	88
c. Les traits professionnels et sociaux d'un attaché naval	89
5.3.4. Les indispensables agences consulaires : le réseau de veille le plus efficace de la Marine	91
a. Le réseau le plus dense de collecte des données navales et maritimes	93
b. Une dizaine d'agences pour suivre de près les activités maritimes illicites et belliqueuses	96
c. La sélection d'anciens militaires : une pratique plus fréquente outre-Manche qu'en France	99
5.4.4. L'irremplaçable agence de La Spezia	103
a. Des hommes familiers des affaires portuaires et péninsulaires	103
b. La Spezia : nid (douillet) d'espions et d'épouses « très désœuvrées »?	105

II. Les principales marines de guerre étrangères sous le regard des observateurs navals : entre préjugés et clairvoyance

<u>1. La Royal Navy : l'adversaire indépassable, le rival le mieux connu, le partenaire le plus estimé</u>	107
1.1. Trop marins pour ne pas admirer les Britanniques ... et pour les aimer : un regard parfois excessif, rarement injuste	108
1. 2. De solides amitiés et de tenaces ressentiments	109
1. 3. Les fondements d'une suprématie régionale et globale	112
1.3.1 Le <i>Malta Squadron</i> , le <i>sparing partner</i> de l'escadre de la Méditerranée	112
1.3.2. Gibraltar et Malte : deux bases de soutien imprenables, deux utiles places d'armes et deux inquiétants foyers de subversion	114
a. Non pas des verrous, mais d'utiles vigies	115
b. Une réputation d'impenabilité soigneusement entretenue	117
c. Deux places d'armes pour agir en Orient	119
d. Les bases arrière de la subversion en Afrique du Nord ?	121
1.3.3. Au-delà de la Méditerranée : une hyperpuissance économique aux pieds d'airain	125
1. 4. L'inéluctable victoire britannique	126
1. 4. 1. Détruire le <i>Malta Squadron</i> puis rallier les eaux du Ponant : des objectifs surtout définis contre la Triplice	127
1. 4. 2. Le haut-commandement devant les risques d'une déroute	128
a. Porter l'effort offensif au Ponant : se tenir sur la défensive en Méditerranée	129

b. S'en tenir à la défensive : une option intenable ou réaliste ?	131
1.4.3. Le raid contre les côtes françaises : quelles cibles et quels risques ?	132
a. L'hypothèse d'une guerre d'attrition contre l'Algérie abandonnée sous la III ^e République	132
b. Quelles cibles sur les côtes méridionales ?	134
c. La destruction de Toulon : une hypothèse invraisemblable ?	135
<u>2. Face aux marines italienne et autrichienne : de la certitude dédaigneuse à l'admiration inquiète</u>	137
2.1. L'Italie : la moindre des grandes puissances navales	139
2.1.1. Un esprit de corps fracturé par les antagonismes régionaux passés	140
2. 1. 2. La marine d'une nation en voie d'industrialisation, exposée aux aléas budgétaires	142
2. 2. Les forces navales de François-Joseph : un adversaire lointain, singulier, mais respecté	143
2.2.1. Avant 1905 : une marine régionale secondaire et pauvre, mais digne de respect	145
a. Quelques échappées belles hors de l'Adriatique	146
b. Un budget étique avant le début du siècle, mais une marine très militaire et très soudée	146
2. 2. 2 De solides bases manufacturières pour gagner la course aux armements avec l'Italie (1909-1913)	148
a. L'essor des ports autrichiens et hongrois : entre rivalité et complémentarité	148
b. Le bénéfice d'un tissu industriel côtier et continental, dynamisé par deux décennies de prospérité	149
2.2.3. Tensions et loyautés nationales dans l'empire austro-hongrois	150
2.3. Une doctrine offensive du fort au faible jusqu'au milieu des années 1890	152
2. 3. 1. Forcer l'Italie à engager sa flotte et pilonner ses côtes : les grandes lignes stratégiques des années 1880	153
2. 3. 2. Le renforcement des défenses côtières italiennes et l'émergence d'une flotte allemande de haute mer atténuent la stratégie offensive (1890-1897 env.)	154
2. 3. 3. L'abandon progressif de la stratégie d'attrition après la crise de Fachoda	157
<u>3. L'Allemagne : une présence secondaire jusqu'à la veille de la Grande Guerre</u>	157
3. 1. Avant la crise d'Orient de 1875-1878 : une très discrète présence au Levant	158
3. 2. L'engagement allemand dans la défense côtière ottomane : une affaire suivie sans inquiétude	159
3. 3. De la guerre de Thessalie aux guerres balkaniques (1897-1913) : une confiance excessive ?	160
<u>4. L'indéracinable impuissance maritime russe et turque</u>	162
4.1. Des efforts désespérés pour conjurer les effets du sous-développement	164
4. 1.1. L'autonomie technique et logistique compromise par l'industrialisation au	

milieu du siècle	165
4. 1. 2. L'inévitable décrochage à l'ère de la cuirasse et des torpilles (1856-1880 env.)	166
4. 1.3. Le rattrapage technologique et manufacturier russe après 1870 : un processus très lent	168
a. Une autonomie relative retrouvée (fin des années 1870-fin des années 1880)	169
b. La lente conquête de la souveraineté manufacturière et logistique	170
4.1. 4. La Turquie hamidienne contrainte à acheter ses navires « au bazar d'à côté » pour parer les menaces russe et grecque	172
4. 2. Dans les deux empires : des moyens humains insuffisants, mal exercés et sélectionnés	173
4. 2.1. Des populations maritimes assez étoffées...	174
4. 2. 2 ...mais des escadres au souffle court	176
4. 2. 3. L'absence d'un corps homogène d'officiers supérieurs et d'administrateurs : le vrai mal de l'autocratie et du despotisme	178
a. Apathie, champagne et patronage imprudent : les maux ordinaires du commandement russe	179
b. « Mignons », gitons et corruption : comment bâtir une marine ottomane sans de vrais officiers ?	180
4. 3. Un bien médiocre second face au Royaume-Uni : à quoi bon l'alliance russe ?	182
a. Avant Fachoda : les Russes peuvent tout au plus bloquer le Bosphore	182
b. Après Fachoda = Avant Fachoda : une alliance russe sans grand profit	184

III. La Marine et la politique étrangère de la France en Méditerranée

Introduction	187
<u>1. Les Affaires étrangères et la Royale : un partenariat bien rodé</u>	194
1. 1. Le partage des attributions dans la conduite de la politique étrangère régionale de la France	194
1.1.1. Une stricte subordination aux diplomates commune aux puissances navales occidentales	196
a. Un droit de contrôle, de censure et d'encouragement	197
b. Les premiers relais régionaux du Quai d'Orsay : Constantinople, Athènes et Beyrouth	199
1.1.2. Les domaines d'expertise navale dont bénéficie le Quai	201
a. Les qualités diplomatiques d'un « bon » stationnaire	201
b. Quelques domaines de compétence reconnus aux marins	203
1.2. L'emploi des forces navales au service de la diplomatie française : accords et frictions	206
1.2.1. Un navire de l'État doit avoir l'allure d'un navire de guerre	207
1. 2. 2. Un (gros) stationnaire dans chaque port ? Une mesure impossible et	

contre-productive	209
a. Refuser l'évidence : Le CV La Roncière Le Noury dans les tout premiers temps des massacres du Liban de 1860	209
b. Le consul nerveux : un lieu commun assez rare	210
c. Mieux vaut patrouiller que stationner	211
1.3. Une indispensable corvée : transporter les « personnalités » et le courrier diplomatique	212
1.3.1. Honorer les hôtes de la France et leur montrer sa puissance	213
1.3.2. Transporter le courrier de l'État et communiquer avec les agences consulaires : une tâche ingrate et longtemps nécessaire	215
a. Au premier XIX ^e siècle : la Marine accélère les communications entre le Quai et ses agents	216
b. Entre le milieu du siècle et la fin de la décennie 1870 : compenser la segmentation des communications	217
1. 4. La Royale face à la politique étrangère de la France : consensus, critiques et amertumes	218
<u>2. Les voies navales des diplomaties d'influence et de puissance</u>	220
<u>3. Impressionner, séduire et promouvoir : les degrés et les formes de l'influence navale</u>	223
3.1. La toute première étape : dans les eaux étrangères le cérémonial maritime	224
3.1.1. Les usages courants en Méditerranée occidentale comme au Levant	227
3.1.2. Les signaux diplomatiques que véhiculent les saluts	228
a. Les premiers indices d'une reconnaissance officielle : quels pavillons saluer dans l'Italie révolutionnaire (1848) ?	229
b. Par la surabondance ou l'abstention des saluts, manifester soit l'alliance soit les désaccords	230
3. 1. 3. Une foultitude d'incidents protocolaires et de malentendus lentement réglés au début du XX ^e siècle	232
3. 2 Tout navire de guerre doit être le miroir d'une nation grande et forte	236
3. 2. 1. Montrer l'excellence technique de la Marine	237
3. 2. 2 Une opération de relations publiques bien rodé : musique, bals et fêtes	239
3.3. L'équipement et la formation des marines secondaires : succès et déclin français	240
3. 3. 1. Avant 1905, d'importantes exportations de matériels et de navires	241
3. 3. 2 Le déclin des ventes (1905-1913) : une crise de confiance dans le <i>made in France</i> ?	243
3. 3. 3. Les missions techniques : un pivot de l'influence compromis au début du XX ^e siècle	246
<u>4. Enjeux et formes du recours à la puissance navale</u>	249
4. 1 Trois solides motifs pour intervenir et faire pression	250
4. 2. Les interventions et les ingérences navales : une distinction difficile à faire admettre	252

4. 2. 1. L'intervention au nom du Droit , l'ingérence au nom de la Nation	252
4. 2. 2 L'action humanitaire (presque) toujours (et à raison) suspectée	253
4.3. Quand Neptune tonne ... et prend de mauvais coups : moyens et limites des seules actions navales	255
4. 3. 1. La réduction des ouvrages et des batteries fortifiées en Afrique méditerranéenne : une affaire presque sans risque après 1860	255
4. 3. 2. Une force de projection très limitée	257
4. 3. 3. Tout au plus tenir un petit port ou le quartier européen d'une grande ville	260
4. 3. 4. Aucune action navale en profondeur n'est possible sans de gros risques	263
4.4. Agir de concert : l'inévitable partenariat militaro-naval	264
4. 4. 1. S'appuyer sur les contingents de l'armée : un moyen efficace mais une coopération lente à bâtir	264
4. 4. 2. Faire fond sur les forces égyptiennes et turques : un choix lucide	265
4. 4.3. L'action collégiale : le concert (naval) des nations en Méditerranée : des procédures bien rodées à la fin du siècle	266
Conclusion de la quatrième partie	269
Conclusion générale	271
Sources archivistiques et imprimées	277
Bibliographie	317
Sitographie	352
Annexes	354
Index des noms propres et des bateaux	356
Table des matières	394