

)

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

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

**MÉMOIRE INÉDIT**

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

**TOME 4**

**PIÈCES ANNEXES**

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

**Jury**

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

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

Anne CAROL, Professeure des universités, Aix-Marseille Université

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

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

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

Luca LO BASSO, professeur à l'Université de Gênes



## TABLE DES ANNEXES

### I. Les MISSIONS

1. Carte des structures métropolitaines de la marine de guerre au XIX<sup>e</sup> siècle
2. La station du Levant au second XIX<sup>e</sup> siècle
3. Se battre parfois, informer toujours. L'annonce d'un échec inévitable, l'assaut contre Sébastopol, 17 octobre 1854
4. Instructions parisiennes et missions de sortie de crise (Levant, 1857-1861)
5. Transporter et séduire les dignitaires étrangers (Maroc, milieu du siècle)
6. Atouts et embarras des apparitions et des démonstrations navales dans un territoire ottoman (La Crète, 1840 et 1861)
7. Aider les érudits et l'archéologie nationale (fin de siècle)
8. Rêver la guerre contre le Royaume-Uni et la Triplice : le projet du commandant Chasseriaud (1886-1887)
9. Deux « gros culs » de la fin du siècle. De réelles capacités militaires, mais trop peu de cuirassés face au Royaume-Uni

### II. LES ADMINISTRATIONS, LES MOYENS, LES HOMMES

1. Écoles et centres d'entraînement de la Marine sous la III<sup>e</sup> République : le partage des tâches entre les ports de guerre à la fin du siècle
2. L'état de la frégate l' *Impétueuse* (1864)
3. Les « munitions navales » qu'emporte une frégate pour le Levant sous le Second empire
4. Administration du port de Toulon au début du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle
5. Composition hiérarchique et professionnelle sur le croiseur *Duguay-Trouin* (1883)
6. Travailler et servir sur le cuirassé le *Bouvet* (1914-1915)
7. Origines régionales des marins de la station du Levant sous la III<sup>e</sup> République (1883)
8. Origines familiales régionales des marins du *Bouvet* disparu le 18 mars 1915 aux Dardanelles d'après l'état nominatif des pertes du navire *Le Bouvet*
9. Origines régionales des marins du *Danton* disparu au sud de la Sardaigne, le 19 mars 1917
10. Origines géographiques et sociales des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la marine ayant étudié à l'École de médecine navale de Toulon ou ayant été formés à Toulon en école d'application (1789-1914)
11. Une réalité « pittoresque » et largement insaisissable : les loisirs des marins

### III. Le COMMANDEMENT

1. Organigramme des forces navales en Méditerranée en 1897
2. Organigramme des fonctions de commandement en Méditerranée en 1898
3. « Il aura des protecteurs et des amis naturels : il servira sous son oncle, avec son cousin, avec ses frères<sup>1</sup> » : Pratiques, effets et atouts du patronage naval

### IV UN CORPS EXPOSÉ ET FRAGILE : MALADIES ET SOINS

1. Tableau des principales maladies et blessures dénombrées sur le vaisseau mixte *Algésiras*
2. Croisière paisible au Levant au lendemain des massacres du Liban (1860-1861)
3. Mouvements des malades (août 1860-septembre 1861)
4. Un regard médical sur le navire de guerre sous le Second empire
5. Les points d'appui sanitaire de la Marine hors de France (1815-1852)
6. Points d'appui sanitaire en Méditerranée durant la crise d'Orient et la guerre de Crimée (1853-1856)
7. Une profession exposée aux calamités de l'âge industriel. L'explosion du *Iéna* (12 mars 1907) et du *Liberté* (25 septembre 1911).

### V. VOIR, APPRENDRE, JUGER ET JAUGER

- 1 Un regard médical apaisé sur le Proche-Orient
2. Un marin à Ségovie
3. Le renseignement naval en Méditerranée occidentale et centrale (Italie-Malte) à l'âge de la Triple

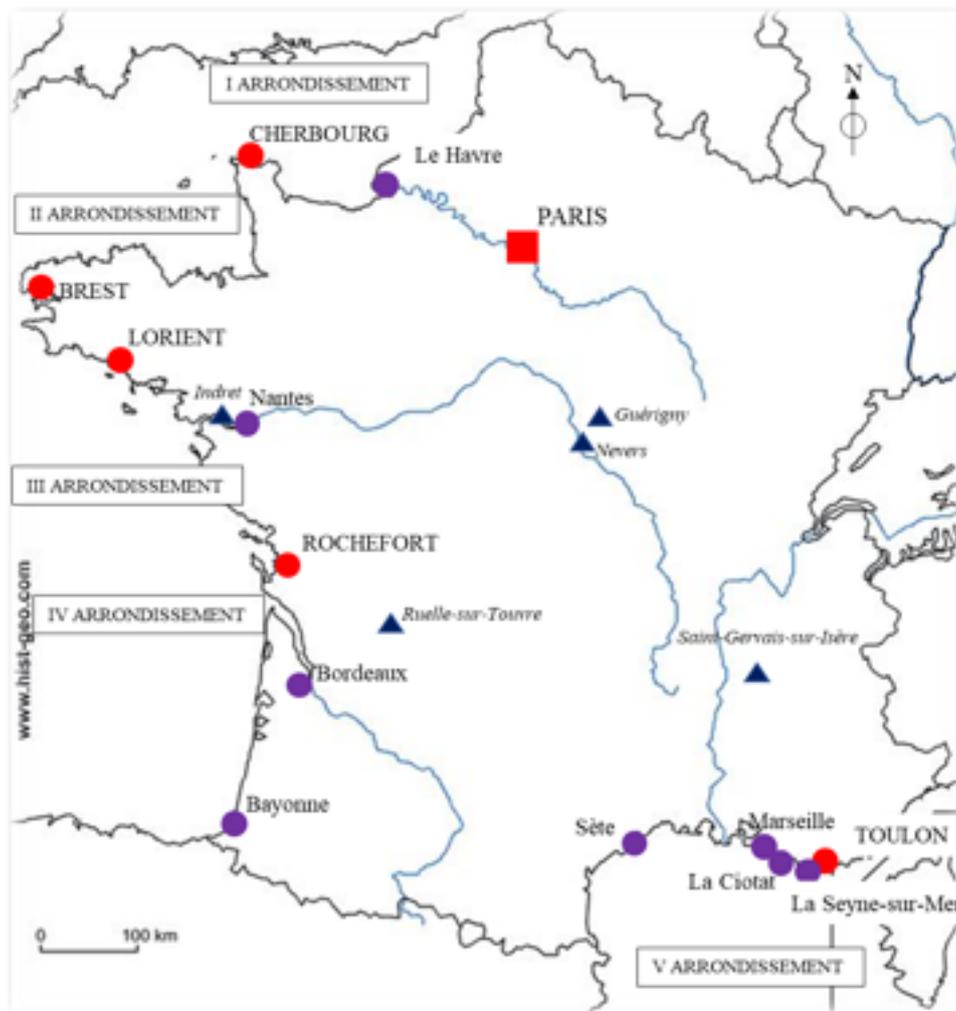
---

<sup>1</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la mer (...), op. cit.*, p. 17.

# I. LES MISSIONS

## Document 1

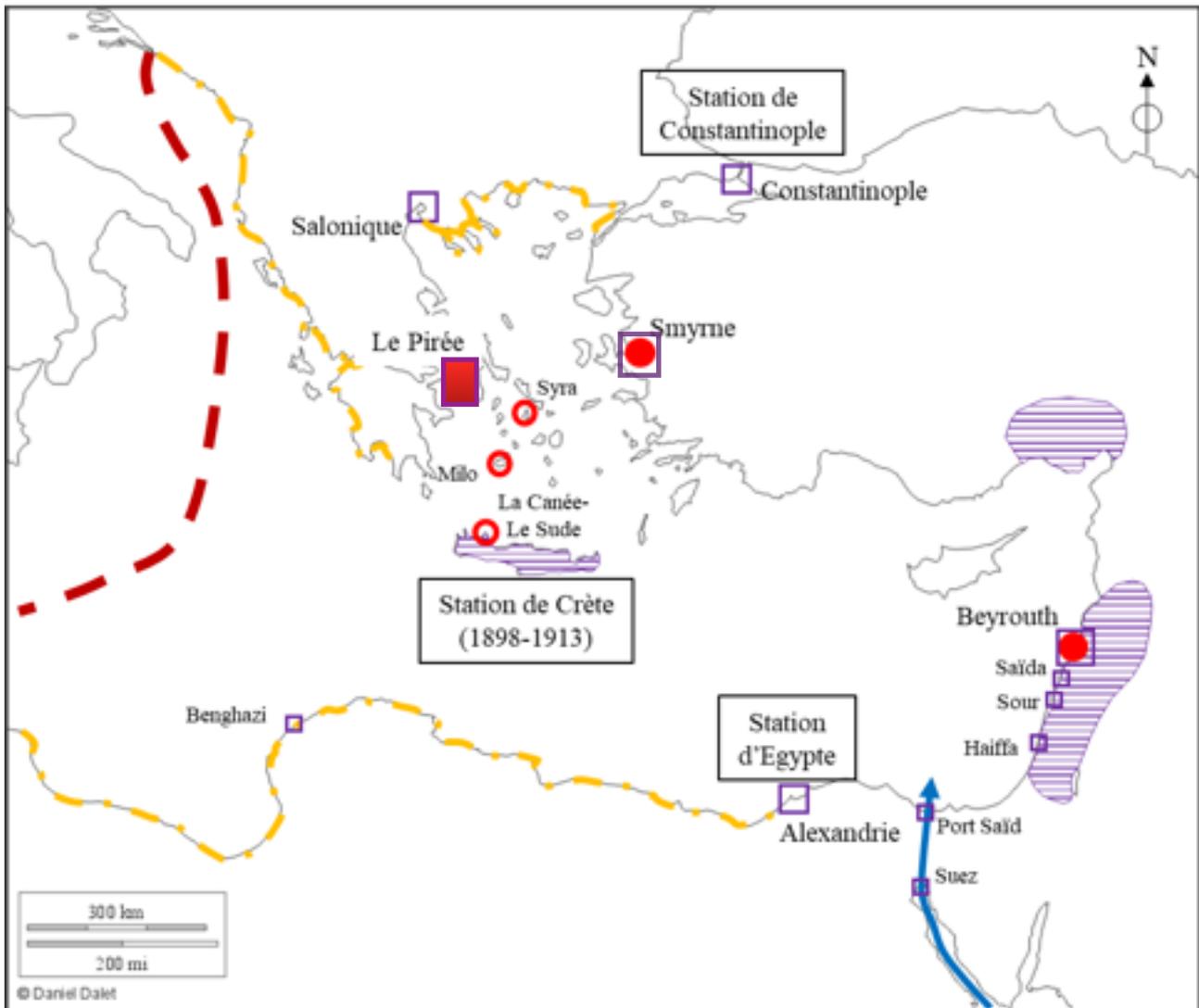
Structures métropolitaines de la Marine de Guerre au XIX<sup>ème</sup> siècle



- Siège de l'administration centrale de la Marine
- Port de guerre-arsenal. Siège de préfecture maritime
- Port mixte ou marchand, associé aux forces navales et coloniales
- Etablissement industriel de la Marine

## Document 2

## La station du Levant au second XIXe siècle



## Légende :

	Station autonome
	Limites ordinaires de la station
	Zones rarement patrouillées
	Principales bases de la station
	Points de charbonnage, de relâche et de ravitaillement
	Principales communautés européennes et catholiques.
	Enjeux humanitaires majeurs
	Route militaire impériale de Suez vers les colonies de la zone indo-pacifique

### Document 3

#### Se battre parfois, informer toujours

##### L'annonce d'un échec inévitable, l'assaut contre Sébastopol (17 octobre 1854)

Datée du 28 septembre 1854, trois semaines avant le grand assaut allié contre Sébastopol, cette lettre privée est déposée dans les archives Ducos aux Archives Nationales. Cette source n'est pas isolée, mais appartient à une série étoffée de courriers de la même nature que le CF Poucques d'Herbinglehem (1807-1900) (X, 1826) adresse, durant la guerre d'Orient, au ministre de la Marine et des Colonies, Théodore Ducos. Systématiquement, toutes les grandes affaires — le bombardement du 17 octobre 1854, la tempête du 17 novembre 1854 — sont analysées dans le détail. Recevant en 1853 le commandement d'une frégate à vapeur, le CF d'Herbinglehem est un vieux praticien du Levant et des eaux méditerranéennes où il a accompli presque toute sa carrière « à la mer »<sup>2</sup>. Ayant servi rue Royale sous les ordres de Ducos avant la guerre de Crimée, cet officier de marine a noué avec lui une forte amitié qui transpire surtout à la fin de sa lettre. Outre les explications techniques, d'Herbinglehem fait entendre à Ducos la voix du commandement de l'armée française où il compte, au plus haut niveau, des amitiés. Malgré l'allure déliée du propos, cette lettre bien construite dépeint l'état moral de l'armée, confirme la stratégie d'assaut terrestre, dévoile les raisons tactiques de l'échec d'une frappe purement navale. Faute d'une flottille spécialisée dans la guerre de côtes, les marines alliées ne disposent pas des moyens adéquats pour l'emporter sur une position bien défendue, disposant d'une artillerie lourde. La fin de la lettre confirme la vocation logistique, nécessaire et pénible, de la flotte de guerre, avant et après le siège. Dans ses grandes lignes, l'analyse de Poucques d'Herbinglehem sera confirmée par l'échec de l'assaut militaire et naval d'octobre 1854 qu'un raid terrestre au lendemain de l'Alma aurait pu prévenir, les défenses terrestres de la forteresse étant alors incomplètes. On a respecté les abréviations et les points d'exclamation, mais remplacé les majuscules là où elles s'imposaient. Le texte est ici presque intégralement retranscrit.

Balaklava, le 28 7<sup>bre</sup>, 54

Monsieur le ministre, nous avançons ferme ! les bulletins vous auront appris nos succès inouïs ! Dieu soit loué ! Je suis ici avec l'excellent amiral Charner, apportant et débarquant des ravitaillements pour l'armée! tout va pour le mieux sauf notre pauvre maréchal<sup>3</sup> qui a été à la mort et s'est trouvé forcé de remettre le commandement à Canrobert !

Hier soir, j'ai vu le maréchal au moment où on l'apportait mourant à Balaklava ! Il m'a pris la main et m'a dit « Mon bon d'Herbinglehem combien me faut-il pour aller d'ici à Thérapie, Je lui ai répondu qu'avec un bon vapeur comme le *Bertholet*, il lui fallait 90 heures<sup>4</sup>! Hélas, je ne vivrai pas

<sup>2</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Joseph-Eugène\\_de\\_Poucques\\_d%27Herbinglehem](https://fr.wikipedia.org/wiki/Joseph-Eugène_de_Poucques_d%27Herbinglehem). Notice reprenant celle rédigée par E. Taillemite dans son dictionnaire des marins français.

<sup>3</sup> Il s'agit ici du maréchal de Saint-Arnaud (1798-1854) qui, touché par le choléra, est alors agonisant.

<sup>4</sup> Embarquant le lendemain il meurt à bord, mais son corps fut ramené en France puis inhumé aux Invalides.

jusque là, me répondit le digne homme, puis aussitôt il fut pris d'une crise, ses membres se raidirent et ses mains (?) nerveusement sur la mienne avec une telle force que je le crus mort, je ne voulais pas dégager ma main et cette situation était profondément navrante pour moi, de voir ainsi mourir un de mes meilleurs amis ! Au bout de dix minutes, la vie se réveilla cependant et nous pouvons le faire porter dans ma maison assez confortable, du village de Balaklava <sup>5</sup> ! (...)

Il y a eu le choléra<sup>6</sup> ! l'armée est restée fatalement deux jours à l'Alma pour embarquer les blessés et faire des vivres sur l'emplacement du camp russe. où les moscovites étaient dévorés là même par le choléra ; on croit que le voisinage des morts et les traces cholériques laissés par les vaincus ont dû infectés les vainqueurs ! Le fait est que depuis ces temps, le choléra abat deux cents hommes par jour dans l'armée alliée ! Mais quelle trempe ont ces nobles soldats ! Rien n'y fait, ils sont gais, pleins d'enthousiasme et ne songent à rien qu'à prendre Sébastopol !

Les 25 et 26 (septembre) le *Vauban* eut l'honneur d'être envoyé en compagnie de 4 frégates à vapeur anglaises (?) et trois françaises pour canonner les forts de Sébastopol ! j'ai voulu m'approcher un peu près, mais alors nous étions dans une vraie grêle de boulets rouges, d'obus et de bombes<sup>7</sup>, tandis que nos quatre pièces à longue portée du pont avant, pouvaient seules répondre à cause de la distance, nous effleurions, et les Russes nous dépassaient de 1 500 mètres<sup>8</sup> ! La lutte n'était pas soutenable ! J'ai dû imiter enfin la manoeuvre des Anglais<sup>9</sup> et les rallier au large ! L'artillerie russe, juchée sur les falaises des 100 pieds de haut, composée de pièces énormes de 68 et de 120, inclinées à 40 ° bat à 4 500 mètres, la nôtre ne peut atteindre qu'à 3 000 mètres ! Le *Vauban* par exemple a des pièces de 80<sup>10</sup> qui, placées libres sur son pont, peuvent être inclinées à 25 ° et portent à 3 000 mètres ! mais nos vaisseaux n'ont dans les hauts que la plus faible artillerie, celle des batteries, dont le tir vertical est facilité par l'ouverture des sabords, ne peut s'incliner qu'à 10 ou 12 degrés et n'a ainsi que 2 000 mètres de portée ! Comment lutter avec 2 000 mètres de portée contre des canons qui ont 4 500 mètres de portée et qui sont à l'abri derrière une falaise de 100 pieds de haut<sup>11</sup> ? ! Il n'y aurait plus que de risquer nos vaisseaux qui seront criblés à coup sûr contre des batteries qu'ils ne peuvent sérieusement endommager ! Sur la presqu'île de Chersonèse, il y a une batterie rasante que nos vaisseaux pourraient peut-être attaquer et avoir quelque'avantage en y

---

<sup>5</sup> Quelques phrases suivent sur l'agonie de Saint-Arnaud avant son rapatriement que la mort surprit (peu à dire vrai).

<sup>6</sup> L'épidémie a surtout frappé les forces alliées durant l'été 1854, avant l'assaut contre la Crimée.

<sup>7</sup> La combinaison des projectiles est classique avant la simplification des pièces d'artillerie de côte après 1860. Les boulets rouges servent à incendier les coques, tandis que les bombes, tirées des mortiers de côtes, sont destinées à fracasser le pont supérieur. Les obus sont des projectiles mixtes tirés par des canons obusiers.

<sup>8</sup> Le *Vauban* comme les frégates à vapeur à roues dispose d'une artillerie lourde limitée concentrée à l'avant du navire.

<sup>9</sup> La prudence excessive des Britanniques sera plus vigoureusement épinglée le 18 octobre dans un billet du même au même où ils sont décrits « bien faibles, leur prudence équivaut à une défaite ».

<sup>10</sup> Il s'agit de canons-obusiers.

<sup>11</sup> Cette configuration tactique avait contribué à l'écrasement des assauts navals franco-espagnols contre Gibraltar au 18<sup>e</sup> siècle.

mettant beaucoup de vaisseaux et à petite distance de 100 mètres ! Si c'est avantageux, je suis persuadé que (le) bon amiral Hamelin l'exécutera<sup>12</sup>.

L'armée va mordre ferme sur la formidable Sébastopol qu'elle prendra à revers de toutes ses fortifications ! les ruses ont fermé les passes en y coulant leurs propres vaisseaux ! Quand la ville sera prise nous trouverons bien moyen d'y faire sauter les carcasses coulées pour nous ouvrir ce magnifique port

Sébastopol pris, plus de poudre à brûler pour vos frégates, elles seront condamnées à porter des sacs d'orge et autres denrées prosaïques ou alors, je vous supplie, rappelez à vous votre pauvre fidèle, il vaut mieux que ce triste rôle ; d'ailleurs le *Vauban*, détraqué de toute part, aura bien mérité un radoub et le mieux serait sans doute de lui enlever la moitié de ses canons désormais inutiles pour lui donner de meilleures qualités nautiques et plus de place pour prendre vivres et troupes ! Ce serait alors le lot parfait d'un capitaine de frégate, de mon brave second par exemple, bien digne de cette généreuse récompense de son excellent ministre<sup>13</sup>.

Si j'y puis vous revoir, quel immense bonheur après les guerres heureusement faites ! Quelle sublime récompense pour moi si je puis revivre de la vie de mon bien aimé ministre et de son adorable famille.

Votre respectueux et reconnaissant de toute son âme (...)

D'Herbinglehem

---

<sup>12</sup> Faute de navires-mortiers (bombardes) et de chalands cuirassés qui renforceront l'escadre en 1855, l'assaut purement naval n'est pas envisageable avant 1855. La recomposition des moyens navals sera l'objet d'une lettre du même au même, le 12 janvier 1855.

<sup>13</sup> Rien ne montre mieux les avantages du clientélisme ministériel : promotions en cascade, commandement d'un navire, réseau de reconnaissance.

## Document 4 : Instructions parisiennes et missions de sortie de crise

Tirées de la sous-série BB 4-1476 « Station et divisions navales. Levant (1854-1868) », les instructions de la pièce 1, sont assez proches des autres consignes transmises par la rue Royale à chaque nouveau commandant de la station. Une fois les contours géographiques de la station rappelés, les instructions nomment les unités présentes et les mouvements comme les escales à prévoir. Le passage à une flotte tout vapeur et le calme qui fait suite au traité de Paris comme au règlement de la question des Principautés Danubiennes sont les principales informations de ces instructions.

### Pièce 1

#### Les instructions au nouveau commandant de la station du Levant (1857)

Ministère de la Marine et des Colonies  
Cabinet du Ministre  
Mouvements

Paris, le 9 septembre 1857

M. Le Contre-Amiral Clavaud  
Commandant en chef la Division du Levant

Instructions sur sa mission dans le Levant

Monsieur le Contre-Amiral<sup>14</sup>, la division navale qui stationne dans les mers du Levant et dont le commandement vous est confié, se composera de bâtiments ci-après désignés, savoir :

La Pomone<sup>15</sup>, frégate mixte de 250 chev.<sup>chx</sup>, à bord de la quelle vous arborerez votre pavillon.

Le Chaptal, corvette de 200 chev.<sup>x</sup> commandé par Mr Brémond<sup>16</sup>, Cap<sup>ne</sup> de F:

Le Brandon, aviso de 160 chev.<sup>x</sup>.Cap:<sup>ne</sup> Grivel<sup>17</sup>, L<sup>t</sup> de Vaisseau ;

---

<sup>14</sup> Le CA André-Paul Clavaud (1803-1874) a une carrière moins brillante que celle de son prédécesseur l'amiral Bouët-Willamez (1808-1871) avec lequel il partage néanmoins plus d'un trait commun. Ces deux officiers généraux sont des anciens de l'école navale d'Angoulême ; tous deux ont pris part à la prise d'Alger puis participé à la capture de Mogador en 1844 ; enfin, tous deux sont des vétérans de la guerre de Crimée. Vice-amiral en 1864, l'amiral Clavaud ne commandera pas en escadre à la différence de Bouët-Willamez qui bénéficie d'appuis plus importants et d'avoir pu commander la station plus jeune que Clavaud. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_clavaud\\_andre.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_clavaud_andre.htm) ; « Bouët-Willamez ( Louis-Édouard) (1808-1871) », TAILLEMITE, p. 62-63 ; « Clavaud (André-Paul) (1803-1874) », *idem*, p. 103

<sup>15</sup> Les noms des navires ont été soulignés par le rédacteur. On a respecté ici l'orthographe et les abréviations.

<sup>16</sup> Louis Ludolphe Dominique de Brémond (1816-1895). Entre dans la Marine en 1832. L'essentiel de sa carrière se déroule en Méditerranée. Quitte la Marine capitaine de frégate et titulaire de la Légion d'Honneur. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_debremond\\_louis.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_debremond_louis.htm)

<sup>17</sup> Il s'agit du célèbre théoricien de la guerre des côtes. « Grivel (Louis-Antoine-Richild, baron) (1827-1883) », TAILLEMITE, p. 226.

Le Solon, aviso de 160<sup>chx</sup> Cap.<sup>ne</sup> Zédé<sup>18</sup>, Lieutenant de vaisseau,

Bien qu'à la libre disposition de M<sup>r</sup> l'ambassadeur de France à Constantinople, l'avis à vapeur l'Ajaccio qui stationne dans le Bosphore, n'en relèvera pas moins de votre autorité, pour tout ce qui concerne sa tenue, son instruction, sa discipline, etc.<sup>a</sup> ; car, en l'absence de notre escadre, votre action doit s'étendre dans toutes les mers du Levant, à l'exception toutefois, du Danube, où la station est tout à fait distincte de votre division<sup>19</sup>.

Le Brandon, qui a remorqué l'Arverne des Dardanelles à Toulon, et qui est parti pour assister à la pose d'un câble électrique entre la Sardaigne & l'Algérie<sup>20</sup>, ralliera, lorsque cette opération sera terminée, le pavillon de M<sup>r</sup> le contre-amiral Bouët-Willaumez<sup>21</sup>, et cet officier général est autorisé à disposer de cet aviso, ou de tout autre bâtiment à vapeur de la Division pour opérer son retour en France.

Le Solon, qui se trouve actuellement à Toulon, prêt à prendre la mer, vous conduira au Pirée avec les officiers de votre état-major et le personnel qui doivent vous accompagner : vous partirez le 15 de ce mois pour vous rendre dans ce Port, où M<sup>r</sup> le contre-amiral Bouët-Willaumez vous fera la remise de service, ainsi que des archives de la Division.

J'ai prescrit à cet officier général de renvoyer le brick L'Obligado<sup>22</sup> à Brest, dès que le Brandon<sup>23</sup> aurait rallié son Pavillon ; mais, d'après l'avis qu'il m'a transmis de l'envoi de ce bâtiment sur les côtes de Syrie, il est possible qu'à votre arrivée au Pirée, le Commandant de L'Obligado ne soit pas encore de retour de sa tournée : vous auriez donc, dès que sa présence sur les côtes de Syrie ne serait plus nécessaire, à le diriger vers l'Océan en l'autorisant à toucher à Alger, afin de s'y ravitailler si déjà ce bâtiment n'était en route pour Brest<sup>24</sup>.

---

<sup>18</sup> Gravement blessé lors de l'attaque de Sébastopol le 17 octobre 1854, il fait l'essentiel de sa carrière dans les eaux atlantiques (Antilles, Afrique occidentale), avant de rejoindre la Méditerranée en escadre en 1852. C'est essentiellement dans cette mer que se déroule sa carrière après 1856. Il assumera le commandement de la station sur la *Reine-Blanche* en octobre 1879. Cf. « Zédé (Émile-Hippolyte) (1827-1900) », TAILLEMITE, p. 538-539.

<sup>19</sup> Station fondée suite au traité de Paris de 1856.

<sup>20</sup> Cette première tentative s'avèrera un échec comme la quasi-totalité des entreprises télégraphiques sous-marines de la décennie 1850.

<sup>21</sup> Né à Brest en 1808, adopté par l'amiral Willaumez en 1844, il s'illustre dans les eaux ouest-africaines et lors de la prise de Mogador en 1844. CEM de l'amiral Hamelin en 1854, il prend part aux combats de 1854-1855. Retrouvant en 1855 le Levant, où il avait servi au tout début de sa carrière, il reçoit le commandement de la station. Au terme de deux années de commandement, il rejoint la Commission des Travaux. Sa carrière culmine à la tête de l'escadre (1864). « Bouët-Willaumez (Louis-Edouard) (1808-1871) », TAILLEMITE, p. 62-63 ; <https://www.amis-musee-legiond'honneur.fr/son-bulletin/numero-13/amiral-bouet-willaumez>.

<sup>22</sup> Un brick à voiles construit sous la monarchie de Juillet qui a pris part aux opérations alliées dans le Pacifique. Une des dernières unités à voiles en Méditerranée orientale

<sup>23</sup> Un aviso à roues lancé en 1843, ayant navigué aux Antilles, en Méditerranée, en Afrique occidentale. Réarmé en 1854, il prend part aux opérations de la mer Noire  
Notice « Brandon » dans « La Flotte de Napoléon III, Avisos à roues, 1<sup>ère</sup> classe » : [http://dossiersmarine.org/a-ar1\\_s.htm](http://dossiersmarine.org/a-ar1_s.htm)

<sup>24</sup> Ce mouvement illustre bien la dimension ponantaise d'une histoire navale de la Méditerranée, les unités retrouvant leurs ports d'attaches pour désarmer. La retranscription du rapport de l'*Impétueuse* (1863) placée en annexe, donne d'autres illustrations de ces échanges entre les bases du Ponant, Toulon et la Méditerranée.

Quant au service dont vous allez être chargé, les instructions qui ont été adressées à votre prédécesseur, les dépêches ministérielles que vous trouverez dans les archives de la division et sa correspondance officielle me dispensent de m'étendre ici sur les obligations qui vous incombent : elles vous guideront pour la ligne de conduite que vous aurez à suivre dans ces parages, comme elles vous traceront vos devoirs dans vos rapports avec notre ambassadeur à Constantinople et le ministre de France à Athènes auxquels est exclusivement dévolue la direction politique de nos affaires dans le Levant. Je me bornerai donc à vous recommander d'entretenir les meilleures relations avec ces fonctionnaires et de vous concerter avec eux toutes les fois que les circonstances réclamaient la coopération des forces navales placées sous vos ordres.

L'accord qui s'est établi entre les Cabinets de Paris et de Londres sur la question qui avait amené la rupture avec la Turquie, et la reprise de nos relations diplomatiques avec cet État, rendent inutiles des instructions particulières que je vous transmettrai d'ailleurs dans le cas où les événements l'exigeraient<sup>25</sup>. J'appellerai votre attention sur les prescriptions du 15 mai 1856, relatives aux sujets du S<sup>t</sup>: Siège. Vous devez les protéger dans les mers du Levant comme nos propres nationaux, en vue d'assurer à leur commerce et à leur navigation toute la facilité et la sécurité désirables. Je vous invite, d'ailleurs, à vous inspirer, à cet égard, des termes de ma dépêche précitée du 15 mai de l'année dernière, à laquelle je me réfère.

En terminant la présentes instructions, je vous recommande de régler l'emploi des navires qui seront sous vos ordres de manière à couvrir nos intérêts dans les parages compris dans la circonscription de votre commandement de la protection la plus efficace possible, de même que j'appelle particulièrement votre sollicitude sur les soins à donner à la discipline et à l'instruction de nos jeunes officiers<sup>26</sup>. Je me repose, au surplus sur votre expérience, sur votre zèle, et votre dévouement au service, et je vous prie de me tenir exactement informé de tous les faits qui vous paraîtront de nature à intéresser le Gouvernement de l'Empereur ou le département de la Marine, ainsi que des mouvements des bâtiments placés sous votre commandement.

Recevez Monsieur le Contre-Amiral, l'assurance de ma considération très distinguée,  
Le maréchal ministre de la Guerre<sup>27</sup>, chargé par intérim du département de la Marine & des Colonies.

signé : Vaillant

---

<sup>25</sup> Allusion probable au règlement des affaires des Principautés danubiennes où la France défend l'autonomie roumaine.

<sup>26</sup> Le problème des stations locales, dont les unités sont dispersées, est de ne pouvoir mener les entraînements sous les yeux du chef de la division. Les officiers et les personnels perdent l'usage des opérations conjointes et des exercices poussés. On consultera, également reproduite en annexe, la transcription du rapport du commandant de la frégate *Impétueuse* (1863).

<sup>27</sup> Il s'agit du maréchal Vaillant, ministre de la Guerre de 1854 à 1859. Polytechnicien, il prit part à de nombreuses opérations de guerre en Méditerranée (Algérie, Rome).

## Pièce 2

Retranscription des instructions versées dans le fonds BB 4-831 conservé à Vincennes (SHD-V-M, BB 4-831 : « Division navale du Levant Lettres du CA D'Aboville et de ses principaux subordonnés 1863-1865 »). On a maintenu les abréviations utilisées, ainsi que l'orthographe et les habitudes graphiques (noms de bâtiments soulignés). Le document versé est sans doute la copie des instructions communiquées au CA d'Aboville.

### Instructions au commandant de la division du Levant (1863)

Ministère de la Marine et des Colonies

Paris, le 7 août 1863

1<sup>ère</sup> direction

2<sup>e</sup> Bureau-Mouvement

(timbre des Archives du ministère de la Marine)

Instructions sur sa mission

À monsieur le C. Amiral d'Aboville,

Monsieur le Contre Amiral,

L'Empereur, sur ma proposition, a bien voulu vous nommer au commandement en chef de la Division navale du Levant, en remplacement de M. Le contre amiral Touchard<sup>28</sup>, parvenu au terme de son exercice.

Cette division sera composée des bâtiments ci-après désignés, savoir :

La Magicienne, frégate à hélice du 2<sup>e</sup> rang, sur laquelle vous arborerez votre pavillon et qui est destinée à aller relever la Zénobie,

L'Impétueuse, frégate à hélice du 1<sup>er</sup> rang<sup>29</sup>,

Le Tanger, corvette à vapeur à roues,

La Mouëtte, aviso à vapeur,

L'Ajaccio, *idem*,

Le Redoutable, que j'ai envoyé momentanément à la disposition de M. le contre amiral Touchard, par suite des événements qui ont eu lieu à Athènes, devait, d'après les ordres que j'ai adressés à cet officier général, rallier le pavillon de M. le vice-amiral Rigault de Genouilly<sup>30</sup> dès que sa présence ne serait plus nécessaire au Pirée. Il est donc probable que ce vaisseau est aujourd'hui

<sup>28</sup> Nommé à la tête de la station en 1861, il remplit bien sa mission que l'évacuation des forces du Liban et la stabilisation future de cette province rendaient difficile. Comme la plupart des anciens commandants de la station du Levant, il assume de grandes responsabilités, puis reçoit la direction de l'escadre d'évolutions (1873-1875). « Touchard (Philippe-Victor) (1810-1879) », TAILLEMITE, p. 504-505.

<sup>29</sup> On trouvera dans l'annexe suivante le rapport d'ensemble sur l'état de la frégate, établi en 1863 par son commandant.

<sup>30</sup> Charles Rigault de Genouilly (1807-1873), alors commandant l'escadre (1862-1864).

en route pour aller reprendre son poste dans l'Escadre, ou devra partir presque aussitôt après votre arrivée, si les derniers événements avaient engagé M. Le C. amiral Touchard à le conserver encore.

*L'Impétueuse* est chargée du service spécial de surveillance sur les côtes de Syrie. Elle a relevé le *Tanger*, qui a dû, à l'arrivée de cette frégate devant Beyrouth, se rendre au Pirée, aux ordres de M. le c. amiral Touchard et remplacer définitivement dans la division du Levant, la corvette à vapeur la *Gorgone*<sup>31</sup>, appelée elle-même au service de la correspondance latérale sur la côte de l'Algérie, au lieu et place du *Tanger*.

L'avis à vapeur *L'Ajaccio*, qui stationne dans le Bosphore, est à la libre disposition de M. L'Ambassadeur de France à Constantinople ; mais ce bâtiment n'en relève pas moins de votre autorité pour la tenue, l'instruction et la discipline, et son capitaine, M. le Lieutenant de vaisseau Marquessac<sup>32</sup>, doit vous rendre compte de ses mouvements et vous informer de tout ce qui peut intéresser le service, car votre action s'étend sur toutes les mers du Levant, à l'exception toutefois, de l'embouchure du Danube où la station est tout à fait distincte de la division sous vos ordres, et du littoral égyptien, sur la Méditerranée, dont la surveillance appartient à M. Le capitaine de vaisseau, commandant supérieur des forces navales françaises stationnées en Egypte<sup>33</sup>.

La *Magicienne* étant prête à recevoir votre pavillon à Toulon, vous voudrez bien, dès votre arrivée dans ce port, faire vos dernières dispositions de départ et faire route pour vous rendre au Pirée, où M. le c. amiral Touchard vous fera la remise du service de la Division<sup>34</sup>. Toutefois, comme vous m'en avez fait la demande, vous pouvez passer par Alger.

Les instructions adressées à vos prédécesseurs, les différents documents que vous trouverez dans les archives de la Station et enfin, les renseignements que vous donnera M. l'Amiral Touchard sur l'état actuel des choses, tant en Grèce que dans l'empire ottoman, me dispensent de vous entretenir ici des obligations qui vous incombent. Ils vous guideront sur la ligne de conduite que vous aurez à suivre et sur l'étendue de vos attributions, comme sur la nature de vos rapports avec notre ambassadeur à Constantinople, ainsi qu'avec notre ministre à Athènes et nos consul général et chargé d'affaires à Beyrouth. C'est à eux, vous le savez, qu'appartient, sur les ordres de M. le Ministre des Affaires étrangères, la direction politique de nos affaires dans le Levant<sup>35</sup>.

Je me bornerai donc à vous recommander de vous concertez avec ces agents diplomatiques toutes les fois que les circonstances rendraient nécessaire la coopération des forces navales placées sous votre commandement et de régler l'emploi des bâtiments sous vos ordres, de manière à couvrir

---

<sup>31</sup> Corvette à roues.

<sup>32</sup> Nommé lieutenant de vaisseau en 1855, il assume le commandement de l'avis en 1861 et quitte Constantinople trois années plus tard. « Marquessac ( Raoul-Marie-François, comte de ) (1828-1900) », Taillemite, p. 358.

<sup>33</sup> Cette station, sans vocation ni moyens militaires, est fondée pour soutenir la noria d'hommes et de matériels entre la métropole et les eaux indo-chinoises et chinoises où la France, alliée aux Britanniques, participe à la réduction de la puissance des Qing et de la souveraineté chinoise.

<sup>34</sup> Le Pirée a remplacé Smyrne comme base d'attache du navire-amiral de la station. On se reportera ici au t. 2 (vol. III).

<sup>35</sup> Rien ne dit mieux la double tutelle, locale et parisienne, des affaires navales par les Affaires étrangères. Les services logistiques rendus par les agences consulaires (gestion des dépôts de charbon, achats de vivres), mais également le travail de renseignement mené par elles au profit de la division n'apparaissent pas ici. Mais ils doivent être pris en compte pour comprendre les termes de ce partenariat somme toute bénéfique aux deux parties. On se reportera à la quatrième partie de notre mémoire (t. 3, vol. III).

tous nos intérêts en Orient de la protection la plus efficace. Cette protection, aux termes d'une dépêche adressée le 15 mai 1856 à un de vos prédécesseurs, doit s'étendre aux sujets du St. Siège dans les mers du Levant<sup>36</sup>.

Comme je vous le dis plus haut, l'action politique appartenant toute entière à nos agents diplomatiques, dans le cas où vous seriez appelé à leur prêter votre concours, vous n'oublierez pas que la Marine ne saurait agir sous une autre inspiration et qu'elle ne pourrait accepter d'autre responsabilité que celle résultant de la ligne que ces agents croiraient devoir suivre. Mais vos observations peuvent leur être très précieuses et si, dans toutes les circonstances, la Marine n'est que la force mise à la disposition de la politique *du gouvernement de l'Empereur*<sup>37</sup>, cette force, Dieu merci !, est intelligente. Aussi, devez vous entretenir avec nos agents diplomatiques les meilleures relations. Nous n'empiétons jamais sur leur attribution, mais par cela même, ils sont les premiers à comprendre combien ils peuvent avoir de confiance en notre concours. En tout état de cause, le recours aux mesures coercitives ne pouvant avoir lieu qu'après autorisation expresse du gouvernement de l'Empereur, de même que nos représentants devraient, le cas échéant, en référer au Département des Affaires étrangères, vous auriez, de votre côté, à me rendre compte des motifs qui vous forceraient à recourir à cette extrémité et vous ne devriez pas, à moins d'une extrême urgence, prendre de détermination avant d'avoir reçu les instructions que je pourrai avoir à vous donner<sup>38</sup>.

Il pourrait aussi se faire aussi, ainsi que cela a déjà eu lieu, que dans certaines éventualités, nous fussions amenés à combiner notre action avec celle des agents du gouvernement anglais. Dans cette hypothèse, nos agents diplomatiques auraient à se concerter avec ceux de S.M.B<sup>39</sup>. et vous auriez à vous entendre, de votre côté, avec le commandant des forces navales anglaises au sujet des mesures que nous pourrions être appelés à prendre d'un commun accord.

Il m'a paru utile, Monsieur le Contre Amiral, dans la situation actuelle des choses, de vous exposer ces principes généraux. J'ai eu, au surplus, le soin de les rappeler au C. amiral Touchard, par une dépêche du 12 juin dernier, à l'occasion des événements qui ont eu lieu récemment à Athènes.

Comme je vous l'ai dit plus haut, *l'Impétueuse* a été envoyée à Beyrouth pour y surveiller spécialement les côtes de Syrie<sup>40</sup>. Aux termes des instructions que j'ai adressées à son commandant et dont j'ai envoyé une copie à l'amiral Touchard, cette frégate est placée sous la direction supérieure du commandant en chef de la Division navale du Levant. M. Le capitaine de vaisseau

---

<sup>36</sup> La protection de la France s'étend aux ressortissants des États Pontificaux puisque la protection des catholiques latins, particulièrement des missionnaires et des prêtres, est un des objets des capitulations de l'époque moderne.

<sup>37</sup> A été rajouté au crayon « de la France ».

<sup>38</sup> Instructions communiquées par télégraphie aérienne en France et par voie postale maritime.

<sup>39</sup> Sa Majesté Britannique.

<sup>40</sup> Trois années après les massacres des Maronites et des Chrétiens de Damas, une forte présence navale manifeste l'engagement de la France en faveur de la politique d'autonomie relative concédée par la Porte.

Hugueteau de Challié<sup>41</sup> devra donc vous rendre compte de ses mouvements et vous transmettre tous les renseignements de nature à vous tenir au courant des affaires de la Syrie. Toutefois, cet officier supérieur est autorisé à correspondre directement avec moi sur les faits qui peuvent se produire soit sur la côte de Syrie, soit dans le Liban. Il doit d'ailleurs vous envoyer le double de ses rapports<sup>42</sup>.

Il va sans dire que, nonobstant la présence de l'*Impétueuse* devant Beyrouth, vous devriez, si les circonstances l'exigeaient, envoyer momentanément plusieurs bâtiments de votre division sur les côtes de Syrie et vous pourrez même au besoin, vous y rendre vous-même avec la *Magicienne*.

En terminant ici cet exposé sommaire de vos obligations, je crois superflu de vous inviter, Monsieur le Contre-amiral, à faire scrupuleusement observer à bord du bâtiment placé sous votre commandement les prescriptions réglementaires du 15 août 1851 sur le service à la mer<sup>43</sup>. Je suis bien persuadé d'avance que vous ne négligerez rien non plus pour entretenir la discipline et l'instruction des équipages et que votre sollicitude éclairée s'étendra sur vos jeunes officiers. Enfin, je compte, comme toujours sur votre zèle et votre dévouement au service. Vous saurez, je n'en doute pas, acquérir dans le commandement que vous allez exercer, de nouveaux titres à la bienveillance de l'Empereur

### **Suivent les formules de salutation**

---

<sup>41</sup> Il s'agit du futur amiral Jean-François-Edouard Hugueteau de Challié (1812-1881) [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_hugueteau\\_jean.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_hugueteau_jean.htm).

<sup>42</sup> Cette filière de renseignements au bénéfice de la Marine complète ce que les agents des stationnaires de Constantinople, les agents consulaires et l'officier en poste en Egypte transmettent rue Royale.

<sup>43</sup> Constitué de 777 articles, ce décret, préparé et présenté par Chasseloup-Labat, est le socle de la politique navale de grandeur à laquelle aspire le prince-président puis l'empereur Napoléon III. Le nouveau Code remplace celui que l'ordonnance du 31 octobre 1827 avait fondé. Cf. *Journal du Palais*, t. IV, Paris, 1851, p. 194-245. Texte disponible en ligne sur googlebook en tapant : Journal du palais: présentant la jurisprudence de la Cour de (...) 1851

## Document 5

### Transporter et séduire les dignitaires étrangers (Maroc, milieu du siècle)

Malgré le développement des compagnies maritimes dont certaines se taillent une réputation justifiée pour leur rigueur et la qualité des services rendus, la Marine est régulièrement requise pour transporter des personnalités publiques, des chefs militaires, des prélats, mais également des savants. Les notables, mais également les diplomates étrangers des puissances ne disposant pas d'une marine de guerre forment une catégorie distincte de passagers. Le commandant du navire doit envelopper les voyageurs de marque étrangers d'une certaine pompe et leur donner une forte idée de la grandeur de la France ... et de sa marine.

Très convenue, la correspondance navale sur ces missions diplomatiques n'en demeure pas moins riche de faits mineurs et d'anecdotes<sup>44</sup>. Nous avons ici retranscrit quelques lettres transmises rue Royale par le commandant de la frégate à roues *Albatros*, le CV Dubreuil, dont nous n'avons pas été en mesure de retracer la carrière<sup>45</sup>.

### Pièce 1

Marseille, *Albatros*  
5 juillet 1853

Timbre d'enregistrement : le 8 juillet  
Cabinet : 1822  
« écrit le 8 juillet au M<sup>e</sup> des Aff<sup>es</sup> Étrangères »

Monsieur le Ministre

J'ai reçu le 2 au soir, jour de mon arrivée en ce port, les instructions que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser relativement au chérif Abd-Esselam que je dois prendre à bord pour le conduire à Alexandrie.

Ce chef était attend à chaque instant et j'ai tardé à vous accuser la réception de ces instructions, c'est ce que j'espérais pouvoir vous annoncer en même temps son arrivée. Aujourd'hui il n'est même pas en vue.

Je me suis bien pénétré, Monsieur le Ministre, de la nature de la Mission qui m'est confiée et je puis assurer à V.E. que le chérif et sa suite<sup>46</sup> seront l'objet du meilleur accueil et des plus grands et incessants égards.

---

<sup>44</sup> Dont quelques éléments ont été reproduits dans la quatrième partie de notre étude (vol. III, t. 3).

<sup>45</sup> [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_dubreuil\\_antoine.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_dubreuil_antoine.htm)

<sup>46</sup> Un peu moins de 80 personnes. La frégate peut en porter dix fois plus soit un régiment.

Les emménagements et l'ameublement de la frégate<sup>47</sup> me permettront de lui affecter un logement très convenable. J'ajouterai très commode et d'un luxe digne et confortable<sup>48</sup>.

Quant à ses habitudes pour la nourriture aussi bien que pour l'observance des règles de sa Religion, il trouvera à bord toute facilité pour y satisfaire<sup>49</sup>.

Enfin Monsieur le Ministre j'espère remplir cette mission très importante et aussi très délicate de manière à satisfaire les intentions de votre Excellence et celle du Gouvernement de S.M.I.

J'ai l'honneur d'être avec le plus profond respect, Monsieur le Ministre, votre très humble et très obéissant serviteur,

Le capitaine de vaisseau commandant *L'Albatros*

## Pièce 2

Marseille, Avant port de la Joliette,  
15 juillet 1853

Timbre d'enregistrement du ministère le 19 juillet  
« Cabinet 1900 »

Le même au même

Le chérif Abd Esselam, que l'on attendait à chaque instant, est enfin arrivé le 13 au soir. MM le comte de Mollent, agent des Affaires étrangères dans ce port, et Baumier, consul de Rabat, envoyé tout spécialement de Paris pour le recevoir, sont allés aussitôt à bord du paquebot le *Marocain* lui offrir leurs hommages et procéder au débarquement de ce grand chef et de sa suite. A cet effet, j'avais mis trois belles embarcations à leur disposition et à 7 h 1/2 tous mettaient pied à terre au quai de la Canebière où plusieurs voitures, disposées d'avance et précédées d'un piquet de dragons, les ont conduits à l'hôtel d'Orient.

Le lendemain à 10 heures, j'ai été présenté ainsi que M. le chef du service maritime à Abd-Esselam. Je me suis immédiatement mis à sa disposition au nom du gouvernement de l'Empereur, et en acceptant cette offre, qui m'a paru lui être agréable, il a fait adresser des remerciements par M. Baumier, consul interprète, et m'a fait exprimer son désir de partir le plus tôt possible ; puis à la suite d'une conversation, il a désigné le samedi 16 à midi pour le moment du départ.

---

<sup>47</sup> Frégate à roues de la classe *Canada*, lancé en 1844. Ce bâtiment sert au transport de troupes entre la métropole et l'Algérie comme à plusieurs grosses opérations amphibies en Méditerranée (Italie) avant de prendre part à la campagne de Crimée, à la campagne d'Italie de 1859 puis aux opérations au Mexique.

<sup>48</sup> Les logements sont réaménagés pour répondre aux habitudes des voyageurs marocains.

<sup>49</sup> On peut imaginer que la nourriture fut apprêtée par les domestiques du chérif selon les règles coraniques distinguant le pur et l'impur. Si l'embarquement comme la cuisson de légumes et de fruits ne posent aucun souci, le plus simple fut sans doute de faire monter quelques moutons et des volailles égorgés selon les rites de l'islam.

Hier MM de Mollent et Baumier lui ont fait faire une promenade de chemin de fer<sup>50</sup> et le soir ils ont été conduits au château des fleurs où il y avait une fête de nuit d'été avec feux d'artifice.

Tout est prêt à bord pour recevoir dignement le chérif et sa suite et les esprits sont parfaitement disposés de les concilier par de constants égards.

A l'instant de terminer cette lettre on m'annonce que le chérif est sur le bord du quai. Il est accompagné de MM. de Mollent et Baumier et demande à venir à bord. Il a été enchanté de tout ce qu'il a vu, et sa figure s'est même épanouie de satisfaction, lorsque lui montrant mon logement, je lui ai dit que ce serait le sien pendant la traversée,

formule de respect (voir supra ) et signature

P. S. Nous sommes au 16, il est midi ; nous quittons le pilote et nous ferons route pour Alexandrie. Le chérif est accompagné de 77 personnes, la plupart sont des chefs importants.

### Pièce 3

*Albatros*, Alexandrie, 26 juillet 1853

:

Duplicata n° 1

Timbre d'enregistrement du 27 août

Reçu le p<sup>ata</sup> le 16 août

n° 2126

À classer

Par une lettre écrite de Messine le 19 courant, j'ai eu l'honneur de rendre compte à votre Excellence de ma traversée de Marseille à ce port. J'ai quitté Messine<sup>51</sup> dans la nuit du 19 au 30 et le 24 de très bonne heure, j'ai laissé tomber l'ancre sur la rade d'Alexandrie, but de ma destination.

Cette dernière traversée, comme la première, a été faite par le plus beau temps et la plus belle mer possibles, et aucune circonstance de ma navigation ne me paraît mériter de vous être rapportée.

A Midi, le Grand Chérif, tous ses compagnons et ses bagages, étaient à terre, Monsieur Baumier, vice-consul, spécialement envoyé à bord par le Ministre des Affaires étrangères avait pourvu à leur installation temporaire à Alexandrie et le 26, Abd Essalam et la majeure partie des siens sont partis en barque pour le Caire<sup>52</sup>.

Abd Esselam surtout, et tous ses compagnons ont été l'objet constant de tous nos soins et des égards les plus bienveillants ; ils m'ont très souvent témoigné ou fait témoigner des remerciements qui m'ont paru sincères, souvent, presque toujours même, ils m'ont exprimé une vive reconnaissance pour les bontés dont Sa Majesté Impériale avait bien voulu les combler et le Grand Chérif a laissé entre les mains de M. Baumier une lettre qu'il adresse à Sa Majesté et une autre au Ministre des Affaires étrangères dans lesquelles il exprime tous ses sentiments de

<sup>50</sup> Une excellente et banale manière de montrer la modernité technicienne à des hommes n'ayant aucune connaissance des sociétés industrielles ni des territoires occidentaux. La traversée ferroviaire des régions agricoles et urbanisées fait d'ailleurs partie des « morceaux » de bravoure des récits des voyageurs marocains de cette période.

<sup>51</sup> A mi-chemin donc, soit pour montrer le détroit, soit pour charbonner.

<sup>52</sup> Une fois arrivés dans la capitale, les voyageurs continueront leur voyage pour atteindre la Mecque via la mer Rouge.

gratitude ; d'un autre côté, tous les autres chefs ont écrit ou fait écrire leurs amis du Maroc combien ils avaient été l'objet des attentions de toutes sortes de la part du gouvernement de la France, de la part de toutes les autorités, et en particulier de la part du Commandant, de l'état-major et de l'équipage de *L'Albatros*<sup>53</sup>. Chacun en quittant le bord a tenu à me donner une poignée de main<sup>54</sup> en m'exprimant affectueusement sa gratitude; je puis donc croire, Monsieur le Ministre, que bien pénétré des instructions de Votre Excellence, j'ai eu le bonheur de les remplir conformément à ses vœux, et c'est avec plaisir que j'ai l'honneur de vous rendre compte qu'en cette circonstance, comme toujours dans le service ordinaire, j'ai été parfaitement secondé par le bon esprit de M. Dubernad, capitaine de frégate<sup>55</sup>, et par tous les officiers composant l'état-major.

---

<sup>53</sup> Dans une société ignorant pour ainsi dire l'imprimé, mais dont les élites masculines urbaines sont lettrées et vénèrent l'érudition, la transmission épistolaire des informations reste un véhicule important des informations et surtout des représentations.

<sup>54</sup> Très probablement, il s'agit d'un « shake hand » occidental qui n'a pas grand chose à voir avec l'accolade ni avec les autres formes de déférence — tel le baise-main —, en usage dans la bonne société masculine marocaine.

<sup>55</sup> C'est au second d'un navire que reviennent les missions administratives, disciplinaires et logistiques les plus communes et les plus ingrates. Ce travail pénible libère le commandant de ces corvées et le rend plus libre de remplir des fonctions diplomatiques.

## Document 6

### Atouts et embarras des apparitions et des démonstrations navales dans un territoire ottoman

#### (La Crète, 1840 et 1861)

Conquise par les Ottomans au XVII<sup>e</sup> siècle après la longue résistance de Venise qui avait établi dans l'île une société coloniale faiblement métissée, la Crète (appelée encore Candie au XIX<sup>e</sup> s.) est l'objet d'une appropriation agricole rigoureuse dans le Nord, où se trouvent les principaux ports insulaires. Parallèlement à l'implantation de colons turcs, peu nombreux, un mouvement de conversion, généralement opportuniste et collectif, touche une fraction importante de la population. Avec d'importantes variations régionales, un tiers de l'île serait passé à l'islam au XVIII<sup>e</sup> siècle. Conservant de nombreux liens avec leurs compatriotes orthodoxes, les convertis, appelés bien à tort turco-crétois, n'en forment pas moins au XIX<sup>e</sup> siècle une communauté distincte sous l'effet des insurrections nationalistes (énosistes) et des fortes revendications autonomistes. Encore marginale avant 1840, cette division ethno-confessionnelle renforcée de l'île finit par fragmenter le territoire insulaire entre 1860 et 1890, les villes devenant peu à peu des isolats musulmans dans une île dominée par les chrétiens. Aggravée par la vendetta, endémique et très meurtrière, cette confrontation est un facteur d'instabilité incontrôlable qu'avivent les ingérences étrangères, essentiellement égyptiennes, dans les années 1830, et grecques, surtout après 1860.

Sans ignorer le bénéfice d'une dévolution administrative, sur le modèle de certaines provinces helléniques insulaires et du Liban, mais sans abandonner une présence militaire, garante de la sécurité des musulmans de l'île, la Turquie doit enfin tenir compte, lors des crises ouvertes les plus fortes, des interventions diplomatiques russes, britanniques et françaises. Ordinairement, les Français et les Britanniques s'en tiennent à la plus grande prudence. Si l'île ne présente aucune valeur stratégique ou militaire exceptionnelle, la baie de La Sude qu'un isthme sépare de La Canée, capitale de l'île, est une des rades foraines les plus profondes de la mer Égée. Tout au long du siècle, les Français suspectent les Anglais de vouloir mettre la main sur cette baie pour en faire un relais entre Malte et l'Égypte, d'autant plus que l'occupation de Chypre en 1878 ne débouche sur aucun projet d'aménagement portuaire. De leur côté, les Britanniques, que troublent les contradictions françaises sur la Question d'Orient — soutenir les autonomies et les projets nationaux, mais sans détruire l'empire ottoman —, se méfient d'une politique pro-autonomiste. Les deux nations occidentales partagent toutefois une même doctrine libérale et réformatrice dont l'objectif est l'apaisement durable de la situation insulaire. Encourager les Ottomans à détacher des gouverneurs fermes, mais tolérants, imposer une stricte justice, prévenir ou retarder la segmentation confessionnelle sont les traits communs de cette politique occidentale d'ingérence limitée. D'un commun accord (mais tacite), les deux puissances limitent en effet au maximum les visites navales pour ne pas alimenter les rumeurs d'intervention voire de subversion. Parallèlement, les officiers de marine refusent d'entrer en négociation avec des chefs chrétiens de l'intérieur, ces tractations étant l'affaire des consuls. Bien connues en Europe, où les Crétois peuvent s'appuyer sur les réseaux philhellènes, les violences militaires et surtout para-militaires commises lors des insurrections de 1866-1869 puis de 1895-1897 mènent toutefois les Occidentaux à des actions d'ingérence humanitaire en facilitant l'émigration des familles insurgées vers la Grèce<sup>56</sup>.

---

<sup>56</sup> Pour un développement de ces questions, on pourra considérer certains de nos travaux et les références bibliographiques indiquées : P. Louvier, « Les puissances navales européennes et la crise crétoise de 1866-1869 », *Revue d'Histoire Diplomatique*, 2010, p. 319-341 ; *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 », Walter Bruyère-Ostells et François Dumasy (dir.), *Pratiques militaires et globalisation XIX<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècles. Combattre, administrer, acculturer. Actes du colloque international Pratiques militaires et Globalisation, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2014, p. 239-251 ; *idem*, « Comprendre et assister une migration contrainte. Les puissances et la fin de l'islam crétois des débuts de l'occupation internationale à la Première Guerre mondiale balkanique (1897-1913) », Catherine Horel (dir.), *Les guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, P.I.E. Peter Lang, 2013, p. 37-57.

Illustrant les filières ordinaires du renseignement naval comme la routine de la coopération diplomatico-navale entre la France, le Royaume-Uni et la Turquie, les documents retranscrits ont été choisis pour exposer les atouts comme les embarras des visites et des démonstrations de force. Dans un espace insulaire très surveillé par les Puissances, l’outil naval est un moyen d’influence et de pression efficace, mais que gêne la continentalité d’une île, très montagneuse et sous-développée.

## 1. L’affaire du charbon crétois (1839-1840)

### Pièce 1

#### *Le Bougainville en Crète (décembre 1839)*

« Dans le mois de décembre 1839, il<sup>57</sup> envoya le brick<sup>58</sup> le *Bougainville*<sup>59</sup> explorer les mines de houille que possède l’île de Candie et qui étaient inexploitées. Le capitaine de cet aviso devait examiner si leur exploitation était facile, avantageuse, et si la houille était d’assez bonne qualité pour alimenter dans de bonnes conditions, nos bateaux à vapeur<sup>60</sup>. Le *Bougainville* ayant mouillé dans la rade de La Sude le 21 décembre, et reçu la libre pratique le 24<sup>61</sup>, l’enseigne de vaisseau Royer-Dupré et M. Gaspary<sup>62</sup>, drogman<sup>63</sup> du consulat de France<sup>64</sup>, s’embarquèrent dans la chaloupe du brick et allèrent à Rhétimo<sup>65</sup>, où l’autorité locale leur donna les moyens de se transporter à l’ouverture de la mine.

Ces messieurs à leur retour, rendirent un compte favorable sur la bonne qualité du charbon ; la veine court à peu près nord et sud et traverse l’île de Crète dans toute sa largeur de Rhétimo à Damoni, près de Sphakia<sup>66</sup>. Ce qui rend son exploitation impossible maintenant, et difficile

---

<sup>57</sup> L’Amiral Lalande, chef des forces françaises au Levant.

<sup>58</sup> Il s’agit d’un brig aviso, léger et bon voilier chargé de porter les messages d’un chef d’escadre. Art. « brig », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 133.

<sup>59</sup> Brick-Aviso. Le type même du stationnaire du Levant. <http://www.netmarine.net/bat/divers/bougainv/ancien.htm>.

<sup>60</sup> Comme les ressources locales en charbon sont nulles, les premières compagnies de navigation à vapeur doivent employer du combustible britannique dont le fret est encore élevé. Les conditions de stockage imposent également un renouvellement régulier. Au tout début de la décennie, les besoins de la Marine sont très faibles (quelques milliers de kg), l’escadre Lalande disposant à la fin de 1839 d’un seul bâtiment à roues.

<sup>61</sup> Cette remarque, alors fort banale, illustre bien la contrainte que le risque épidémique (peste, choléra) pose aux équipages venant du Proche-Orient et des zones touchées par ces atteintes.

<sup>62</sup> Les Gaspary ou Gaspari forment une des plus anciennes familles d’interprètes et d’agents consulaires au Levant, particulièrement dans le monde hellénique. Drogman-Chancelier du consulat de La Canée, M. Gaspari est remplacé à la fin de 1839 par son homologue à Constantinople et rejoint Larnaca. *Nouvelles archives du Commerce*, 1839, p. 396.

<sup>63</sup> Pratiquant le turc et surtout le grec, parlé par 99 % de la population de l’arrière-pays, le drogman est d’autant plus indispensable qu’il dispose de relais amicaux parmi les notables musulmans et chrétiens, sans lesquels rien ne peut se faire dans les cantons ruraux, qui représentent la quasi-totalité du territoire insulaire.

<sup>64</sup> Établi à La Canée. Le poste, modeste sur le plan économique, est important sur le plan politique depuis l’occupation de l’île par les Egyptiens dont la justice, rude mais équitable, comme les exigences fiscales tranchent avec la Turcocratie.

<sup>65</sup> Une quarantaine de km à vol d’oiseau entre le fond de la rade et le port de Rethimnon.

<sup>66</sup> Un des cantons les plus indépendants de la Crète « turcocratique » puis égyptienne. L’autonomie absolue cesse après 1770.

toujours, c'est qu'elle est située au milieu de montagnes inaccessibles et de ravins impraticables<sup>67</sup>. Le peu de houille<sup>68</sup> qu'on en a retiré a été porté à dos d'âne par une route fort longue et si périlleuse que plusieurs bêtes ont péri en chemin. Il faudrait donc commencer par faire, au moyen de grands travaux, des routes praticables<sup>69</sup>. Le *Bougainville* partit ensuite pour aller examiner la seconde ouverture de la mine, située près du rivage de la mer, et dont les abords sont accessibles ; mais la mine ne tarde pas à s'enfoncer dans les sites les plus sauvages et les plus accidentés<sup>70</sup>.

Pendant un mois à cinq semaines que le *Bougainville* passa sur les côtes de l'île de Candie, son état-major séjourna la plus grande partie du temps à La Canée, où il fut l'objet de l'accueil le plus obligeant de la part des habitants et des autorités égyptiennes qui lui procurèrent la distraction de plusieurs courses agréables dans les campagnes avoisinantes<sup>71</sup>. Il n'en fallut pas davantage pour éveiller la susceptibilité du consul anglais qui, sous le prétexte de l'examen des mines de charbon, vit dans l'arrivée du *Bougainville* une mission politique. Excitée par nos allées et venues et par nos courses à cheval dans la campagne, sa préoccupation à cet égard fut si grande, qu'il en écrivit à l'ambassadeur anglais à Constantinople ; ce dernier en référa à lord Palmerston<sup>72</sup> qui saisit de cette affaire son ambassadeur à Paris. Celui-ci s'en expliqua avec le ministre des Affaires étrangères qui, fort intrigué, écrivit à l'amiral Lalande qui, très surpris, demanda la clef de cette énigme au capitaine du *Bougainville*, lequel lui fit comprendre que tout cela n'existait que dans l'imagination du consul anglais en Crète. Malgré nos dénégations, il n'est pas impossible que l'Angleterre n'ait persisté à voir là quelque intrigue et que cette conviction n'ait été pour quelque chose dans ses résolutions ultérieures<sup>73</sup>.

Contre-amiral Du Pin de Saint-André<sup>74</sup>, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841. Journal d'un officier de la station du Levant (suite1) », *Revue Maritime et coloniale*, 1889, p. 468-469.

<sup>67</sup> Le propos perd de vue l'avantageuse position des mines de Plakeia au sud de l'île où le transport du charbon jusqu'à la mer n'excède pas une heure. Cf. Pièce 3 suivante.

<sup>68</sup> Inconnue aux époques antique et médiévale, l'exploitation du lignite crétois est ici purement locale. Quelques tentatives auront lieu au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Les Allemands ouvrent ou exploitent une mine dans l'ouest de l'île (district de Sélinou en 1942) et quelques gisements seront en service dans les décennies suivantes.

<sup>69</sup> Problème récurrent dans l'arrière-pays crétois, où l'absence de routes est, pour les populations locales, la meilleure garantie contre l'administration turque et sa boulimie fiscale. Les premières tentatives de réseau routier intérieur au milieu du siècle suscitent une levée de boucliers. Facilité par la répression anti-autonomiste de 1866-1869, le quadrillage routier, bien renforcé par la construction de fortins, demeure très imparfait à la fin de l'ère ottomane.

<sup>70</sup> On pense ici aux mines de charbon du golfe de Porto exploitées épisodiquement en Corse entre 1843 et la fin de Trente Glorieuses.

<sup>71</sup> Les relations entre les forces armées et navales égyptiennes et la marine française n'ont pas souffert des suites de la bataille de Navarin. Après 1830, la présence d'une équipe d'officiers (ingénieurs, soldats, médecins) au sein des forces armées et le soutien de la France aux ambitions égyptiennes forment un contexte très favorable.

<sup>72</sup> Homme d'Etat libéral, ouvertement partisan de la manière forte envers les nations les plus faibles (Grèce, Chine) et de l'emploi de la diplomatie navale. Sa réputation de brutalité dissimule beaucoup de pragmatisme.

<sup>73</sup> Le tour comique de ce passage qui montre la boucle des échanges ne doit pas dissimuler le contrôle étroit des actions navales par le service diplomatique. Cette surveillance consulaire étrangère, principalement britannique et russe en Crète, oblige bien naturellement les stationnaires à la prudence.

<sup>74</sup> Alors enseigne de vaisseau. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_dupin\\_blaise.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_dupin_blaise.htm)

## Pièce 2

### La mission du *Bougainville* par l'amiral Lalande (Mai 1840)

Amiral Lalande au ministre de la Marine  
Iéna, 7 Mai 1840.

Donné copie aux Affaires étrangères le 30 mai 1840.

Monsieur l'Amiral<sup>75</sup>,

Je m'empresse de donner à votre excellence les explications qu'elle me demande (...) sur la mission que le *Bougainville* a remplie en Crète en décembre dernier.

En septembre dernier, je reçus de monsieur le vice-amiral Préfet maritime à Toulon, copie d'une dépêche ministérielle du 10 août, concernant les mines de charbon en Candie<sup>76</sup>, et l'invitation de me procurer des données positives sur ces mines et d'en faire expérimenter le charbon. J'avais alors trop d'occupations pour affecter un bâtiment à cette mission qui ne me paraissait pas pressante ; mais en décembre dernier, j'en chargeai le *Bougainville* en prescrivant au capitaine Delaage de s'entendre avec Monsieur le Consul de France, auquel j'écrivis à ce sujet, et de recueillir en même temps des renseignements sur la situation du pays que l'on disait alors fort inquiet des bruits qui avaient couru de sa restitution au Grand Seigneur.

Monsieur Delaage remplit fort bien sa mission et m'en fit un rapport fort intéressant que j'ai l'honneur de transmettre ci-joint à votre Excellence. Il ne lui échappa point, ainsi que votre Excellence le verra par le dernier paragraphe de ce rapport, que l'on avait voulu supposer un but politique à sa mission (...). Ce que je puis donc supposer de plus raisonnable c'est que Monsieur le consul d'Angleterre aura été la dupe de quelque Sfakiote qui aura voulu faire l'important.

J'ai depuis rendu compte à monsieur le Préfet maritime de Toulon que les expériences faites à bord du *Lavoisier* avaient démontré que le charbon des mines de Candie était tout à fait impropre au service des bateaux à vapeur.

**Source** : SHD-V-M, BB 4-600, Amiral Lalande à l'amiral Roussin, Ministre de la Marine et des Colonies, 7 mai 1840.

---

<sup>75</sup> Amiral Albin Roussin (mars-octobre 1840), ancien ambassadeur de France à Constantinople (1832).

<sup>76</sup> Il est probable que l'agent consulaire de France en Crète ait rapporté aux Affaires étrangères les premiers essais d'exploitation conduits par Moustapha Pacha. La Marine assume ici une fonction d'investigation ou d'expertise technique puisqu'elle est l'arme la plus compétente dans cette filière pionnière.

### Pièce 3

#### Le commandant Delaage rend compte de sa mission à l'amiral Lalande (fin 1839)

Pièce jointe au rapport qui précède.

Copie du rapport du Commandant Delaage à l'amiral Lalande, sans date (fin décembre 1839-janvier 1840)<sup>77</sup>

Conformément aux instructions que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 17 décembre 1839, j'ai mis sous voiles le même jour et suis allé mouiller dans la rade de La Sude. Je n'ai pu me mettre en rapport avec les autorités du lieu qu'après avoir subi une 40<sup>ne</sup> de onze jours à partir de mon départ d'Ourlack<sup>78</sup>. J'ai trouvé l'accueil le plus aimable de s(on). e(xcellence). Mustapha Pacha<sup>79</sup>. Dès qu'il a su l'objet de ma mission, il s'est empressé de donner des ordres pour me faciliter tous les moyens de me rendre aux mines et pour me délivrer la quantité de charbon que je désirerais. Monsieur le consul de France, sur ma demande, a bien voulu permettre à Monsieur Gaspary, chancelier du consulat, de m'accompagner. Monsieur Gaspary par sa connaissance du pays nous a été de la plus grande utilité.

Ayant appris à La Sude que le mouillage de Réthimo n'était point tenable dans cette saison et ayant besoin de cinq jours pour visiter les mines, je n'ai point voulu exposer, pendant ce temps, le brig aux chances d'un mauvais temps sur la côte de Réthimo. J'ai donc expédié le 29 X<sup>bre</sup> la chaloupe<sup>80</sup> sous les ordres de M. Royer-Dupré Ens<sup>ne</sup> de V<sup>au</sup> et il était accompagné de M Gaspary. Monsieur Royer après avoir visité les mines de Réthimo est revenu à bord, le 3 janvier, avec 1 200<sup>kgs</sup> de charbon ». (...) **Suit l'extrait du rapport de cet EV :**

#### Mines de Loutra

« à 8 ou 9 milles de distance et dans le sud (...) de la vile de Rethimno se trouve une vallée presque rectangulaire de deux milles et demi de largeur sur six de longueur (...) Une seconde enceinte de coteaux peu élevés prend naissance au pied des montagnes et enveloppe toute la vallée. C'est sur l'un de ces coteaux situés à l'angle NO de la plaine et au milieu d'un petit village nommé Loutra, que la mine a été découverte. S.E. Mustapha Pacha a fait des essais d'exploitation au milieu même

<sup>77</sup> L'orthographe et les abréviations ont été préservées. On a redressé la ponctuation très négligée dans ce document.

<sup>78</sup> Que l'on écrit Ourlac ou Vourlac. Cette rade, à proximité de Smyrne, accueille les entraînements de la flotte française.

<sup>79</sup> Un des lieutenants de Méhémet Ali. Né la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, ayant pris part aux opérations militaires contre les insurgés grecs et crétois à la fin des années 1820, Mustapha Pacha est gouverneur de la Crète durant l'occupation égyptienne et conserve ce poste après le retour de l'île dans le giron ottoman. Au milieu du siècle, il quitte l'île pour assumer les plus hautes fonctions à Constantinople. Il meurt en 1871.

<sup>80</sup> Les embarcations d'un navire, canots et chaloupes, sont des outils mineurs, mais récurrents de la puissance navale, leur très faible tirant d'eau comme leur maniabilité leur permettant d'assurer le ravitaillement du navire et toute descente à terre. Les campagnes de reconnaissance et les relevés hydrographiques s'appuient également sur ces bâtiments auxiliaires.

des maisons du hameau<sup>81</sup>. C'est ainsi que dans un terrain fort circonscrit, on a obtenu 200 t<sup>x</sup> de charbon dont la moitié est encore dans l'île. Les fossés en exploitation peuvent avoir 12 à 13 mètres de diamètre et 10 mètres de profondeur. Les habitants des divers hameaux de la vallée s'accordent tous à dire, que des temps immémoriaux, ils connaissaient ce charbon, mais que l'abondance du bois à leur disposition ne leur avait pas même laissé l'idée d'en tirer parti. Ils ajoutent que dans toute la plaine, à chaque coup de pioche, on rencontre des fragments de charbon et ils sont tous convaincus que, sinon dans toute la vallée, du moins toute la partie ouest est assise sur une houillère. Je dois pourtant vous dire que S. E<sup>82</sup>. Moustapha Pacha a fait faire en deux autres points de la vallée des recherches infructueuses, mais j'ai acquis la certitude que les fouilles n'ont pas été faites à plus de 3 pieds de profondeur<sup>83</sup>, ainsi la question reste entièrement à décider. Le charbon ainsi extrait, il reste à le transporter en un point de la côte où on puisse l'embarquer ; on a dû songer à la ville de Réthimo(n)o. les difficultés de terrain ne permettront jamais d'autres moyens de transport que les bêtes de sommes. Lorsque le pacha commença les opérations, il se servit des mulets des paysans, chacun d'eux portait 100 kg. et faisait (sic) la route en 4 h1/2. Il paya d'abord quatre paras par ocque (1, 25 kg) puis trois paras, enfin il n'offrit que deux paras<sup>84</sup>. Les paysans refusèrent de travailler ; il acheta alors des montures et, depuis, a fait le transport à ses risques et périls.

**Examinant l'emploi de ce gisement par des navires occidentaux, l'EV souligne l'impossibilité de mouiller devant Réthimo en hiver quand :**

« il faudrait, comme font les bâtiments marchands, opérer le chargement à La Sude. Je me suis assuré que des goélettes de 40 à 50 T<sup>x</sup> pouvaient en toute sécurité et en tout temps charger dans le port. Les travaux de curage, que l'on poursuit avec activité, permettent d'espérer qu'avant peu les navires d'un plus fort tonnage y entreront avec facilité et comme d'ailleurs la communication avec Réthimo et La Sude n'est interrompue que pendant un très petit nombre de jours, on peut compter que le service d'un chargement à La Sude serait assuré. Il me paraît assez difficile d'estimer les frais de transport à Réthimo à La Sude quoiqu'il existe toute l'année un commerce de cabotage assez considérable entre ces deux points. On transporte de l'huile, du savon, des grains et de la vallonée<sup>85</sup>. (...) »

<sup>81</sup> Cet intérêt pour le combustible est-il le seul fait de Mustapha Pacha ? Ce gouverneur dispose dans l'île d'une équipe de médecins et de cadres militaires français et piémontais ayant une connaissance directe et indirecte de la filière vapeur. En outre, l'île a été visitée par le khédive en 1838, qui était accompagné d'une équipe d'experts européens. Le gouverneur peut également avoir échangé sur ces points avec les agents consulaires, qui recevant la presse européenne, n'ignorent pas l'utilité de dépôts intermédiaires entre Malte et le Levant. La prospection ne semble pas avoir d'objectif navaliste, la flotte égyptienne étant équipée de voiliers, mais semble plus répondre à des fins commerciales bien dans l'esprit d'une politique économique volontariste.

<sup>82</sup> Son Excellence.

<sup>83</sup> L'usage du système métrique est un processus en cours dans la marine de Louis-Philippe où l'on calcule toujours en livres (canons de 30), en brasses, en encablures comme en lieues.

<sup>84</sup> Pièce égyptienne mise en circulation au XVII<sup>e</sup> siècle. Frappe originelle en argent.

<sup>85</sup> Le gland d'un chêne oriental employé dans la teinturerie. On peut imaginer que ces produits sont rachetés par les négociants européens de La Canée puis acheminés dans les ports ouest-méditerranéens.

## Mines de Plakaia

A 14 milles de distance et dans l'Est de Sphakia, on aperçoit en prolongeant la côte à petite distance une petite baie ouverte au Sud ayant 1 mille 1/2 d'ouverture et plus d'un mille de profondeur. Les terres, formant l'entrée de la baie à droite et à gauche, assez élevées, sont d'un aspect rocailleux et sans aucun signe de végétation. Le fond de la baie, au contraire, présente l'aspect le plus riant : c'est une jolie plaine où les coteaux prenant naissance au pied de petits monticules situés à 3 milles du rivage et s'inclinant légèrement vers la rive jusqu'à la plage. Cette plaine peut avoir 3 milles du Nord au Sud et 5 milles de l'Est à l'Ouest. (...) Toutes les fosses, tant à Loutra qu'à Sphakia, présentent le même aspect de terre (?). C'est, à la surface, une couche de forte terre végétale de 0,25 à 0,30 m d'épaisseur, puis un mètre de terre argileuse, puis un mètre d'argile & (de) marne, enfin le charbon d'abord léger puis de plus en plus compact et plus dense à mesure que l'on descend. Je laisserai aux hommes de l'art à décider si, à une plus grande profondeur, la mine serait susceptible donner un charbon analogue à celui de nos houillères de France<sup>86</sup>.

Vous devez voir, monsieur l'amiral, que le procédé suivi pour l'extraction des mines ne permet de faire aucune conjoncture sur leurs richesses. Exploitation sur un espace trop circonscrit, pas de profondeur dans les fosses, pas une seule percée horizontale, rien en un mot qui puisse justifier la moindre utilisation. Du reste, les 1 200 k<sup>g</sup> de charbon que j'apporte de chaque mine serviront à faire des essais beaucoup plus concluants que mes observations<sup>87</sup>. Tout ce que je puis dire c'est que, (?) il brûle avec facilité, ne laisse que peu de résidu, mais donne une légère odeur de soufre. (...). L'administration de l'île voulant utiliser un petit magasin qu'elle possédait dans la baie de Damnoni, située à 2 milles 1/2 à l'est de Plakia, y fit transporter le charbon extrait des mines et paya à raison de 2 paras par ocque (1 kg 250) ou 10 francs à peu près le tonneau. Reste à faire connaître le mouillage situé en face des mines. La baie au fond de laquelle se trouve la mine se nomme baie de Plakia, elle est à 14 milles Est de Sfakia (...). On mouille par 12, 10 et 8 brasses<sup>88</sup>. Fond de sable mêlé d'un peu de vase et de coquilles brisées. Dans cette position, on est à trois encablures de terre environ, à l'abri de tous les vents et de la mer depuis l'Est jusqu'au Midi en passant par le Nord. Les pratiques du pays m'ont assuré que tout bâtiment pouvait rester à ce mouillage depuis la fin de mars jusqu'au milieu d'octobre. Dans le fond de la baie, il existe un ruisseau qui ne tarit jamais dans les grandes chaleurs, et permet aux bâtiments de faire de l'eau avec facilité. J'ai vivement regretté, Monsieur l'Amiral, de n'avoir pas eu le temps de lever le plan de

---

<sup>86</sup> Soit le commandant parle des charbons de la Loire, qui avaient bonne réputation dans le Midi, soit il s'agit d'une généralisation. Si tel est le cas, cette assertion est erronée puisque le combustible extrait en France sous la monarchie de Juillet présente d'importantes variations qui seront de mieux en mieux connues des marins français, en particulier ceux assurant les lignes postales et militaires de l'Algérie.

<sup>87</sup> Ces essais seront menés sur le Lavoisier, corvette de 220 CV à roues, le seul navire à vapeur dont dispose Lalande en 1839-1840.

<sup>88</sup> Une brasse vaut 5 pieds soit 1,62 m.

cette anse qui peut être d'une très grande utilité<sup>89</sup>. Du reste, il n'y a ni roches ni haut, toutes les terres sont accores.

(...)

Vous m'avez demandé, Monsieur l'amiral, des renseignements sur la situation politique de la Crète ; voici ce que l'ai pu recueillir à cet égard.

La Crète compte aujourd'hui cent cinquante mille âmes dont cent vingt mille Grecs et trente mille Turcs<sup>90</sup>. Les 5/8<sup>e</sup> des propriétés appartiennent aux Grecs, les 3/8<sup>e</sup> sont entre les mains des Turcs. Dans dix ans, il est probable que les Turcs ne posséderont plus un pouce de terrain dans l'île. Ils se sont tous tellement endettés depuis la révolution que les revenus ne peuvent suffire à payer les intérêts exorbitants de 25 %. **Après avoir loué le sort des chrétiens qui** « jouissent de tous les privilèges des Turcs », **l'officier rajoute** : « mais il est dans la nature de cette race d'hommes de n'être jamais contents, ils rêvent un meilleur avenir. Ils se bercent du doux espoir qu'avant peu ils seront gouvernés par un prince chrétien ou, tout au moins, qu'ils feront partie de la Grèce actuelle.

Les Turcs crétois, tout en rendant justice intérieurement à l'administration, n'aiment pas le gouvernement égyptien. Ils se trouvent humiliés d'être sous la dépendance d'un parvenu (c'est le nom qu'ils donnent à Méhémet Ali) et de voir que les Grecs, autrefois les serfs, jouissent maintenant des mêmes prérogatives qu'eux et achètent leurs propriétés. Dans le cas d'une transaction, il est probable qu'elle ne se ferait point sans susciter des troubles, car les gens n'ont pas oublié tous les mauvais traitements dont ils ont été les victimes avant la révolution<sup>91</sup>. Vous savez, Monsieur l'Amiral, qu'à cette époque, l'existence des Grecs de la Crète était faite pour inspirer de la compassion et ne ressemblait nullement à celle des autres Grecs des autres îles<sup>92</sup>.

Le revenu de toute espèce de l'île de Candie fait face à toutes les dépenses de paie du régiment de 2 800 hommes et tous les employés, quelques chargement d'huile, de savon et de vallonée sont expédiés vers la métropole, on peut évaluer les denrées apportées pour l'Égypte à 300 000 francs<sup>93</sup>. (...).

Les journaux de France ayant parlé de la restitution de l'île de Candie à la Turquie, beaucoup de monde est en émoi. L'arrivée du *Bougainville* coïncidant avec cette nouvelle, on a pensé que sa mission n'était point étrangère à cette transaction. Un consul même a écrit à son gouvernement que je venais prendre des renseignements sur la disposition des esprits en faveur de

<sup>89</sup> En un temps où les machines distillatoires ne sont pas universelles et loin de répondre aux attentes, comme aux besoins des marins, les aiguades sont et demeurent essentielles. Cf. vol. III, t. 2.

<sup>90</sup> Entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et le milieu du siècle suivant, leur retour au christianisme touche une large partie de la communauté musulmane. L'occupation égyptienne, dont les cadres (albanophones ou grecs continentaux) viennent de provinces multiconfessionnelles habituées à ces conversions, opportunistes ou non, ne s'oppose pas au retour au christianisme d'une fraction des « Turcocrétois ». Outre les Chrétiens (« Grecs ») et les musulmans (« Turcs »), l'île comporte deux petites communautés arabe et soudanaise qui, venues avec les troupes égyptiennes, demeurent dans l'île jusqu'à la fin de l'occupation ottomane.

<sup>91</sup> La révolution hellénique de 1821 bien sûr. La participation des Crétois chrétiens aux mouvements d'émancipation est constante depuis 1770.

<sup>92</sup> Dont l'homogénéité religieuse était complète, seules Chypre puis la Crète ayant connu l'islamisation et la colonisation ottomane.

<sup>93</sup> Les liens avec l'Égypte, liens économiques et personnels, résisteront à la restitution de l'île en 1840.

la France<sup>94</sup>. Son Ex.(cellence) Mustapha Pacha m'a paru très affecté des nouvelles des journaux. Il m'a fait bien des questions sur les affaires d'Orient et sur les dispositions des puissances relatives à l'île de Candie que j'ai éludées pour la plupart, en me basant sur mon ignorance. Si la Crète doit passer sous la domination turque, le seul moyen, je crois, d'éviter de grands troubles serait de confirmer Mustapha Pacha dans ses fonctions<sup>95</sup>.

Source : SHD-V-M, BB 4-600, Amiral Lalande à l'amiral Roussin, Ministre de la Marine et des Colonies, 7 mai 1840.

## 2. Les consuls et la Marine dans les affaires crétoises à l'époque des *tanzîmat*

### Pièce 4

#### Visites navales et rumeurs insulaires

Consulat de France à La Canée, 28 avril 1861  
au CA Touchard Commandant en chef la station du Levant, n° 9

Monsieur l'Amiral,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie d'une dépêche que j'envoie aujourd'hui à S.S. E. E. Monsieur Thouvenel et Monsieur le Marquis de Lavalette<sup>96</sup>. Je souhaite qu'elle réponde au désir que vous m'avez exprimé de continuer à être tenu au courant de l'état politique de l'île.

L'ordre reçu par mon collègue d'Angleterre au sujet du vaisseau *Agamemnon* rapproché des armements auxquels l'Angleterre se livre depuis quelque temps à Malte, a donné lieu à toutes sortes de commentaires<sup>97</sup>.

L'imagination populaire, toujours fertile, s'en est emparée, et de là, sans doute, est né le bruit qui courrait ces jours derniers dans cette partie de l'île, d'une prochaine occupation anglaise. Si les actes du représentant actuel de S. M. Britannique en Crète ne permettent guère d'attacher aucune importance à une pareille rumeur, il n'en est pas moins vrai que la facilité avec laquelle elle a été acceptée et commentée montre que les agents anglais n'ont pas toujours apporté toute la discrétion désirable dans l'expression de l'intérêt que les populations crétoises inspirent à leur gouvernement. Que si toutefois ce bruit avait été par hasard répandu à dessein pour tâter l'opinion

<sup>94</sup> Il s'agit bien sûr du consul du Royaume-Uni.

<sup>95</sup> Le Sultan fera exactement ce choix qui, sans résoudre les tensions internes, permet de maintenir l'île dans un certain calme avant, durant et immédiatement après la guerre de Crimée. La personnalité exceptionnelle de M. Pacha alimentera plusieurs romans.

<sup>96</sup> Respectivement ministre des Affaires étrangères et ambassadeur de France à Constantinople

<sup>97</sup> La course aux armements navals, l'annexion de la Savoie comme la question du canal de Suez ont tendu les relations franco-britanniques bien que les enjeux communs demeurent supérieurs aux tensions. Ce que le consul rapporte ici témoigne d'un effort militaire et naval mené les années précédentes pour sécuriser parfaitement la place portuaire de La Valette et renforcer les moyens de l'escadre.  
P. Louvier, *La Puissance (...), op. cit.*, p.310-312 et 334-339.

publique, il est certain que ceux qui l'auraient semé n'en ont pas recueilli le fruit qu'ils attendaient. La pièce a été mal accueillie. Si grande que soit leur haine du gouvernement turc, les Crétois les préfèrent encore au protectorat anglais : il laisse plus de place à leurs espérances, plus de liberté à leurs aspirations<sup>98</sup>. Il n'en eut pas été de même il y a quelque temps : mais les dernières affaires de Corfou ont été pour les Grecs de ce pays un fructueux objet de méditation<sup>99</sup>.

Non moins étrange, mais autrement accueillie avait été, il y a un mois environ, la nouvelle également venue on ne sait d'où de la désignation dans les conseils de l'Europe de SA le prince Napoléon comme héritier présomptif du trône de Grèce<sup>100</sup>. C'était un engouement général et les consuls de Grèce et de Russie faillirent s'aliéner bien des coeurs en essayant de démontrer à ces enthousiastes que les traités avaient prévu et réglé la question de manière à rendre une telle combinaison impossible.

Si de tels incidents accusent gravement l'ignorance de la population crétoise, le contraste de l'effet produit tour à tour par chacune de ces nouvelles ne laisse pas d'être assez curieux. C'est à ce seul titre d'ailleurs Monsieur l'Amiral que j'ai cru devoir vous en entretenir.

formules de politesse

Alfred Chaffray<sup>101</sup>

P. S. 29 avril

Hier au moment où je venais de terminer cette dépêche un vaisseau anglais, le *James Watt*, de 91 canons, jetait l'ancre en vue de La Canée<sup>102</sup>. Après avoir salué la ville, ce bâtiment se mit en devoir d'aller mouiller à La Sude. Mon collègue d'Angleterre m'invita à venir avec lui à bord pour faire cette petite promenade. La ville était très émue par l'arrivée de ce vaisseau ; je crus qu'il serait bon de me rendre à l'invitation de M. Guarracino, ne fut-ce que pour montrer combien je faisais peu de cas des bruits qui avaient circulé les jours précédents. Quelques heures après, l'*Euménide*<sup>103</sup> arrivait à son tour en rade et se rendait à La Sude, après avoir pris pratique. Cette double apparition

<sup>98</sup> Si l'énosisme est une force dans l'île, la conscience de l'identité crétoise et l'exemple de certaines îles dotées de privilèges encouragent la voie de l'autonomisme.

<sup>99</sup> Avant la chute du roi Othon et l'avènement de dynastie anglo-danoise du roi Georges I<sup>er</sup>, le renforcement de la forteresse vénitienne de Corfou, la plus importante de la région, isole encore plus les insulaires de l'occupant britannique qui garde un souvenir amer de l'attitude ionienne avant et durant la guerre de Crimée. P. Louvier, *La Puissance (...)*, op. cit., p. 334-335.

<sup>100</sup> Pour absurde que semble cette rumeur, elle s'insère dans un processus de construction conjointe des États-nations où les Puissances tentent de neutraliser les effets géopolitiques de l'émiettement des Balkans ottomans (Grèce, Bulgarie) par le choix de dynastes acceptables par tous, ce que n'est pas « Plon Plon », bien sûr.

<sup>101</sup> Elève drogman (1855) puis drogman-chancelier à La Canée, Alfred Bariel Léon Bourcier Saint-Chaffray est un fin connaisseur des affaires proche-orientales. Ses premiers postes sont concentrés dans le monde arabe, ce à quoi l'a préparé son éducation. La dernière partie de sa carrière sera plus éclectique. <https://gw.geneanet.org/baronnet?lang=fr&n=bourcier+saint+chaffray&oc=0&p=alfred+gabriel+leon>

<sup>102</sup> Ce navire à vapeur équipé d'une hélice fait partie des escadres hybrides « tout vapeur » qui précèdent, de l'extrême fin des années 1850 jusqu'au milieu de la décennie suivante, l'établissement des armées navales cuirassées. Avec tous ses (grands) défauts, ce navire étant notoirement un ratage, le *James Watt* est un vaisseau. Son apparition ne manque pas de susciter l'admiration publique, les navires occidentaux de ce rang se présentant très rarement en Crète où sont déployées des corvettes et des frégates. A. Lambert, *Battleships in transition (...)*, op. cit., p. 124.

<sup>103</sup> Corvette à vapeur. Une pièce annexe décrit ce navire.

devint l'objet de mille conjonctures : l'important est quelle a produit un salubre effet sur l'esprit des habitants, rassuré les chrétiens et calmé les musulmans.

Le *James Watt*, suivant ce que j'ai appris des officiers, stationnera ici de cinq à six semaines. M. Guarracino a jugé à propos de me faire savoir que ce bâtiment avait été envoyé sur sa demande pour la protection des intérêts anglais et des chrétiens de la ville en cas de besoin.

Je viens d'avoir l'honneur de recevoir la visite de M. de Fayeulle. Il m'a prié d'avertir Mr. le commandant du *Solon* de se rendre à La Sude aussitôt arrivé. Je veillerai à faire parvenir cet avis en temps opportun. Je regrette toutefois de voir que ce bâtiment ne doive pas mouiller dans le port ainsi qu'il l'avait fait il y a deux ans, ce mouillage étant très praticable et n'offrant aucun danger en cette saison. Je laisserai à votre appréciation Monsieur l'Amiral, le soin de décider si cet avis ne pourrait pas, ses communications avec *L'Euménide* terminées, quitter La Sude et venir jeter l'ancre dans le port de La Canée.

### Pièce 5 Match nul à La Canée

Consulat de France à La Canée à l'amiral Touchard (répondu le 7 juin), 2 Juin 1861, n° 11

Le temps m'a manqué lors du dernier courrier pour vous donner nouvelle du passage de M. Le Contre-Amiral Paris, avec les vaisseaux *Algésiras* et *Redoutable*, dont vous m'annoncez la visite par votre dépêche n° 61.

Vous en aurez sans doute été informé par M. le commandant de l'*Euménide*. Je n'entrerai donc pas dans les détails qui n'auraient même pas le mérite de l'actualité. Je me bornerai à porter à votre connaissance, Monsieur l'Amiral, quelques considérations qu'un fait assez grave, qui m'est personnellement arrivé le jour du départ de nos deux vaisseaux, m'a autorisé à soumettre à S. S. E. E. le ministre des Affaires étrangères et M. le marquis de Lavalette, à la suite, du rapport où je leur faisais part du passage de M. le C. amiral Paris<sup>104</sup>.

L'arrivée de *L'Algésiras* et du *Redoutable*<sup>105</sup> a fait événement à La Canée : c'était de mémoire d'homme les deux premiers vaisseaux français qu'on y eut vu, pendant le peu de temps qu'ils y sont restés, un nombreux concours de visiteurs accourut de la ville et des villages voisins, se rendait à bord et se montra très satisfait d'y avoir été admis. Or il est à remarquer que pas un Grec ne s'est présenté à bord du *James Watt* depuis un mois qu'il est ici en station. Mais les musulmans apprenant que les vaisseaux français repartaient le soir même pour Beyrouth<sup>106</sup> et y

---

<sup>104</sup> Commandant en sous-ordre de l'escadre d'évolutions; il est le maître d'oeuvre de l'homogénéisation de l'escadre « tout vapeur » sous les ordres de l'amiral Le Barbier de Tinan. A. Lambert, *Batteleships (...)*, *op.cit.*, p. 140.

<sup>105</sup> Deux vaisseaux de 90 canons à hélice de la classe *Napoléon*, lancés en octobre 1855 à Toulon et Rochefort. Ces vaisseaux dits « rapides » sont l'élite de l'escadre. C'est pour cette raison même que le gouvernement impérial les déploie dans les eaux libanaises et fait visiter l'arrière-pays de la province à leurs états-majors afin d'entretenir la mémoire de l'ingérence et de la puissance françaises aux lendemains des massacres. Ce signal fut effectivement diversement perçu par les différentes parties. BATESTI, II, p. 900 ; P. Louvier, « Le vice-amiral Le Barbier (...) », art. cité, p. 227-228 et 243 ; G. Barron-Fortier, *Entre tradition (...)*, *op. cit.*, p. 275-278.

<sup>106</sup> Pour prendre les éléments du corps expéditionnaire du général d'Hautpoul déployés l'année précédente afin de sécuriser les ports du littoral et de faciliter le retour des montagnards et villageois maronites.

voyant une confirmation de la nouvelle du départ des troupes françaises de Syrie n'ont pas su dissimuler leur joie<sup>107</sup>.

Un des premiers actes par lesquels elle s'est traduite est en lui-même assez significatif. Après avoir accompagné monsieur l'amiral jusqu'au village de Halepa<sup>108</sup> situé à 20 minutes de La Canée, j'avais ordonné aux cavas<sup>109</sup> d'escorter la voiture jusqu'à La Sude et j'étais retourné seul en ville. Lorsque j'arrivai près des remparts, un homme à mulet et quatre musulmans<sup>110</sup> marchant de front tenaient toute la largeur de la route. Du geste et de la voix, je les avais en vain invités de loin à s'écarter un peu pour me laisser passer. Ce ne fut qu'au moment où j'arrivai près d'eux, que celui qui se trouvait le plus voisin de moi se reculant un peu, me porta un coup d'un bâton qu'il tenait à la main. Bien que le coup me fut manifestement destiné, j'en fus préservé par mon cheval qui, s'étant cabré, je le reçus à l'avant main. Je ne vous importunerai pas, Monsieur l'Amiral, du détail de ce que je crus devoir faire en cette occasion. Sachant qu'en Orient, la plus sûre justice est celle que l'on peut prendre soi-même, je mis au préalable ce principe en exécution et après avoir obtenu des résultats satisfaisants, je fis arrêter l'homme qui se trouve aujourd'hui en prison.

Bien que je sois connu par toute la population de la ville, je veux admettre que cet homme, qui a d'ailleurs la réputation d'un mauvais sujet, ne m'aura pas reconnu, mais c'est précisément ce qui, à un certain point de vue, me paraît aggraver la question.

Si en effet l'habit et le chapeau<sup>111</sup>, qui avaient jusqu'aujourd'hui servi de porte-respect aux Européens, ont perdu leur prestige au point de ne plus suffire à mettre un officier consulaire gérant le consulat à l'abri d'insultes de ce genre, quelle sera désormais la sauvegarde de ceux de nos nationaux qui n'en ont pas d'autre (...) ?

**Source** : SHD-V-M, BB 4-1483, Pochette « Affaires de Crète »

---

<sup>107</sup> Sur ces massacres, cet agent consulaire a laissé un travail manuscrit de 91 pages (non exploité) déposé à la bibliothèque de Strasbourg sous la cote MS 4.820 : « Mémoire sur les causes et origines des événements du Mont-Liban, Paris, 25 juillet 1860, signé : Alfred Saint-Chaffray, drogman, chancelier du Consulat de France à La Canée » : <http://www.calames.abes.fr/pub/#details?id=D47A10491>.

<sup>108</sup> Le bourg concentre les résidences consulaires.

<sup>109</sup> Personnels indigènes des agences levantines, généralement équipés d'armes de prestige et de lourdes cannes ferrées. Ces hommes rendent d'importants services comme traducteurs, gardes du corps et messagers. Leurs missions sont essentielles dans les postes les plus exposés du Proche-Orient. Ici, il s'agit d'honorer l'amiral et l'agence consulaire. Cf. Le dernier chapitre de la partie IV de notre étude (vol. III, t. 3.).

<sup>110</sup> Ici le mot désigne des Turcocrétois.

<sup>111</sup> Depuis la fin de l'Ancien Régime, le port de vêtements occidentaux est obligatoire pour les drogman, auparavant vêtus à l'orientale.

## Document 7

### Aider les érudits et l'archéologie nationale

Les archéologues appellent régulièrement les militaires et les marins français à la rescousse. Au Liban, Renan mobilise avec succès les soldats du corps d'occupation français dont plusieurs officiers se montrent très intéressés par les fouilles que le savant a la mission de conduire. Les marins, qui astiquent le Levant et l'Afrique du Nord, sont souvent appelés à embarquer puis à transporter de lourds objets antiques. Outre ces missions logistiques, les croiseurs prennent à leur bord des savants missionnés, leur apportent quelque assistance technique, les rapatrient au terme d'une campagne de fouille. Autant d'occasions donc d'échanger et d'apprendre ou bien, au contraire, de maudire ces savants, leur pédanterie et leurs lourdes idoles. La personnalité comme la réputation de Renan, son âge comme ses manières maladroites de procéder avec les états-majors et les matelots ont été l'occasion de rancunes tenaces. Quatre décennies plus tard, le jeune Reinach fait, en revanche, très bonne impression sur des marins qui admirent ce marcheur infatigable et dont le patriotisme est ardent. Au regard des sources imprimées, la cordialité des relations entre marins et savants semble avoir été de règle au Levant. Les uns comme les autres pouvaient, en outre, retirer des bénéfices de ces ponctuelles rencontres. La Marine y démontrait son habilité, sa rapidité et son utilité ; les officiers retiraient des échanges la matière de causeries intéressantes les délassant de leurs tâches souvent routinières. Pour les savants, les états-majors formaient un public curieux, instruit, sachant poser les justes questions et capable de suivre un exposé aride. Le premier extrait donné ici ne donne aucune indication sur le degré de cordialité ayant prévalu entre le savant Raoul Rochette (1789-1854) et l'état-major de *La Surprise*, un brick mis à sa disposition en 1838 pour un voyage en Grèce comme en Asie Mineure, où il mena plusieurs fouilles<sup>112</sup>.

#### Pièce 1

C'est dans cette pensée que je me rendis à Constantinople sur le brick de guerre la *Surprise* qui avait été mise à ma disposition par l'amiral Gallois, et qui, après m'avoir conduit à Assos, dut s'arrêter à l'entrée du détroit des Dardanelles pour y attendre le firman, sans lequel, vous savez, Monsieur le Ministre, aucun bâtiment de guerre, s'il n'est turc ou russe, ne peut franchir ce redoutable détroit<sup>113</sup>. Ce firman nous arriva, du reste, si promptement, grâce au zèle de M. Le baron Roussin notre ambassadeur à Constantinople, que c'est à peine si j'eus le temps de faire une excursion aux ruines de Troie, dont je me réserve de vous entretenir une autre fois (...).

***Ayant obtenu des Turcs, particulièrement de Reshid-Pacha, l'autorisation de ramener des statues d'Assos.*** Ce firman fut remis dans les mains de notre ambassadeur M. l'amiral, le soir même du jour qui précéda le départ de Reshid Pacha<sup>114</sup>, en sorte que je puis dire, en toute vérité que le dernier acte de l'autorité politique de ce ministre a été une pensée utile à la science et obligeante pour notre pays ; et vous me permettez bien d'ajouter, monsieur le ministre, que mon vœu le plus ardent, d'après la satisfaction que j'éprouve de voir ces monuments acquis au musée du Louvre, c'est que dans l'accueil qui sera fait à Reshid Pacha, il soit tenu compte à ce ministre turc de cette pensée si honorable pour son caractère, et de ce procédé si généreux envers la France.

<sup>112</sup> Georges Perrot, « Notice sur la vie et les travaux de Désiré Raoul Rochette », *Séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres*, Année 1906, p. 638-701.

<sup>113</sup> Les pièces de côtes, accumulées depuis l'époque moderne, arment des ouvrages le long de ce chenal, que l'on considère en effet comme difficilement franchissable à la différence du Bosphore.

<sup>114</sup> Une des grandes figures des *Tanzîmât*. <https://www.franceculture.fr/emissions/les-cours-du-college-de-france/lempire-ottoman-et-la-turquie-face-a-loccident-de-1839-1856-les-tanzimat-et-le-memoire-de-rechid>

A l'heure qu'il est le brick *La Surprise*, mandé à Constantinople pour recevoir le firman de notre ambassadeur, doit être occupé à l'enlèvement des sculptures du temple d'Assos. Le commandant de ce brick, M. Chaigneau, qui m'avait accompagné sur le terrain avec quelques uns de ses officiers, a reçu toutes mes instructions pour qu'il n'y ait point de méprise dans le choix des objets. Dix fragments de bas-reliefs, avec un chapiteau dorique, le mieux conservé parmi ceux qui gisent sur le sol, doivent être transportés à bord du bâtiment, mouillé au pied de la colline, par les marins de l'équipage<sup>115</sup>, sous la direction du capitaine ; et l'on peut se fier au zèle et à l'habileté de cet officier pour le succès d'une opération dont je puis dire qu'il est heureux et fier d'avoir été chargé d'abord par M. l'amiral Gallois, puis par notre ambassadeur, M. l'amiral Roussin. Que ce même bâtiment puisse être destiné à transporter jusqu'à Toulon, et de là, s'il est possible, jusqu'au Havre, ces sculptures enlevées sans accident du sol antique, c'est le dernier vœu qu'il me reste à faire, et pour l'accomplissement duquel je vous prie, monsieur le ministre, de me prêter auprès de votre collègue, M. le ministre de la Marine, l'appui de votre crédit ».

**Source** : Désiré Raoul Rochette au ministre de l'Instruction Publique, Malte, 4 septembre 1838, « Voyage de M. Raoul Rochette en Orient », *Nouvelles Annales des Voyages*, 20<sup>e</sup> année, t. III, Juillet-Septembre 1838, p. 339-342.

## Pièce 2

***S'arrêtant aux Dardanelles d'Asie, le Phlégéon y prend un bas-relief antique provenant de Cyzique*** « destiné au Musée du Louvre, qui attendait enfin depuis plusieurs années son passage pour la France, toujours refusé sous prétexte de ses dimensions et de son poids (...) fait descendre vingt hommes et en moins de deux heures (...) (*le*) « bas-relief a été roulé à la plage et embarqué. (...). La marine impériale aime à rendre tous les services ».

**Source** : SHD-V-M, BB 4-725, CF de Russel, commandant le *Phlégéon*, au ministre de la Marine, Toulon, 23 février 1855.

## Pièce 3

« La première campagne des fouilles que M. F. Lenormant entreprit à Éleusis, en 1860, dura quarante cinq jours, du 8 mai au 22 juin. Il employait alors 20 ouvriers grecs ou albanais pris dans le village de Lepsina et douze matelots français de l'équipage de la *Zénobie*, que le contre-amiral baron de Laroncière lui avait accordés avec une bonne grâce sans égale. Dans la seconde campagne du 4 octobre au 17 novembre, cet utile concours manqua aux travaux de M. Lenormant, les sinistres événements du Liban, et de Damas ayant réclamé la présence de l'escadre française sur les côtes de Syrie, M. Lenormant avait donc remplacé les matelots français en doublant le chiffre des ouvriers indigènes, il en porta le nombre à cinquante ; de plus, pour une partie des travaux qui exigeait l'emploi de moyens mécaniques, M. Miaoulis, alors ministre de la Marine grecque, consentit à prêter pour une semaine vingt-cinq matelots de la corvette hellénique l'*Ariadne* ainsi que les appareils pris à l'arsenal de Poros. »

**Source** : F. Lenormant, « Résultat des fouilles à Éleusis en 1860 », *Séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 10<sup>e</sup> année, 1866, p. 55.

<sup>115</sup> Ici les marins sont chargés de lever les pierres, de les transporter jusqu'aux canots et de les embarquer. C'est ce type d'assistance que sollicite Renan au Liban en 1861.

#### Pièce 4

« L'occasion se présenta l'année suivante, lorsque le gouvernement français résolut de célébrer l'inauguration officielle du Musée de Delphes et la remise au gouvernement hellénique des objets découverts dans les fouilles de l'École d'Athènes. La date du samedi 2 mai 1903 fut fixée pour cette importante cérémonie. Toute une flottille se trouva réunie, le matin de cette journée mémorable, dans le petit port d'Itéa, l'échelle de Delphes : le stationnaire de Constantinople, la *Mouette*, avait à son bord, avec l'ambassadeur M. Constans, le Ministre de l'Instruction Publique M. Chaumié ; le *Condor* amenait M. D'Ormesson et le personnel de la légation de France à Athènes ; le *Vautour*, d'autres personnages de marque. Sur un vaisseau de la marine hellénique avaient pris passage d'autres ministres, députés, hauts fonctionnaire de l'Etat du roi Georges et sur un paquet<sup>116</sup> spécial, le reste des invités. »

**Source** : Causerie de M. Roujon<sup>117</sup> sur l'inauguration des musée de Delphes, *Revue des Études grecques*, 1904, vol. 17, n° 78, p. 37-40.

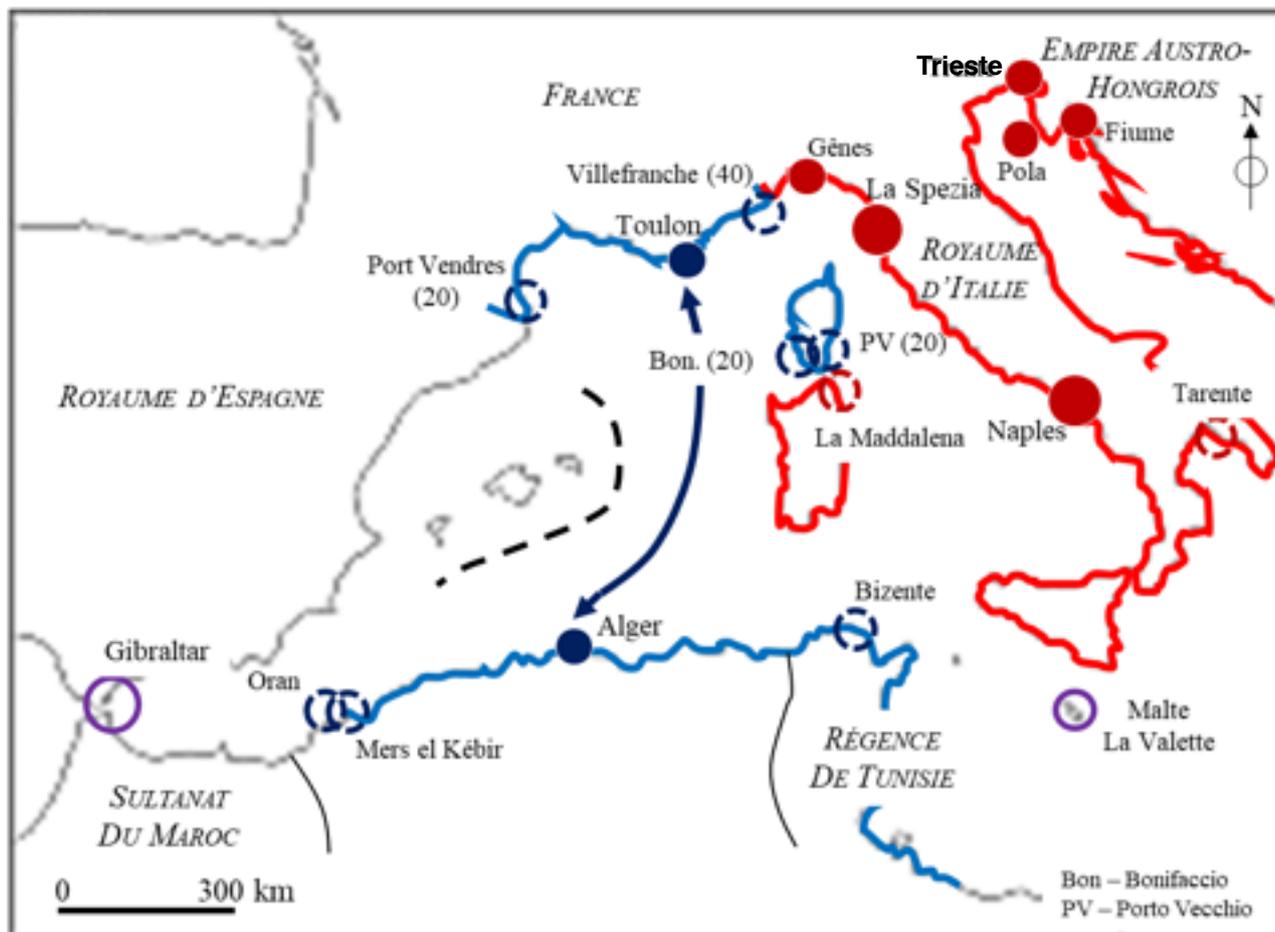
---

<sup>116</sup> Paquebot (*cf. packet boat*).

<sup>117</sup> Secrétaire perpétuel de l'académie des Beaux-Arts.

## Document 8 : Rêver la guerre

**Le projet du Commandant Chasseriaud (1886-1887) :  
un réseau de stations locales offensives face aux escadres de la Triplice et du Royaume-Uni**

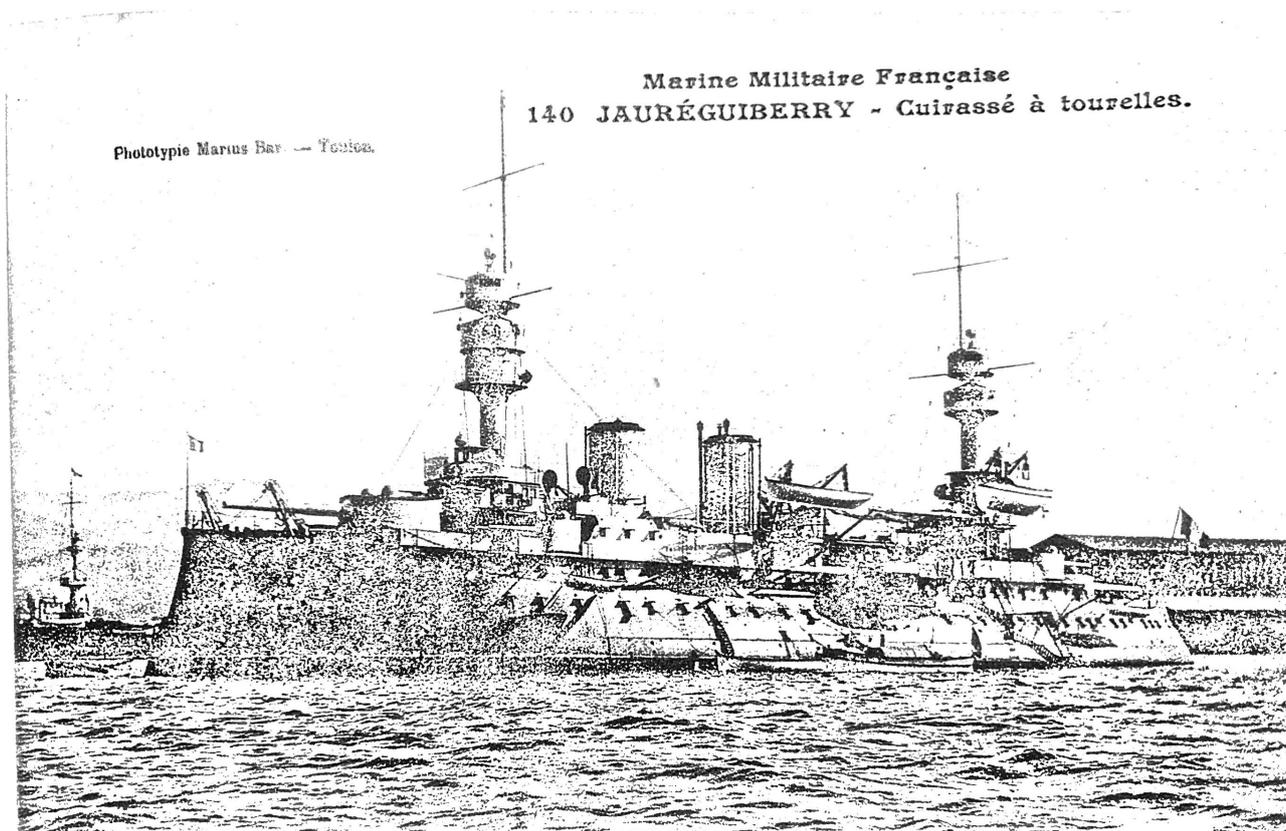
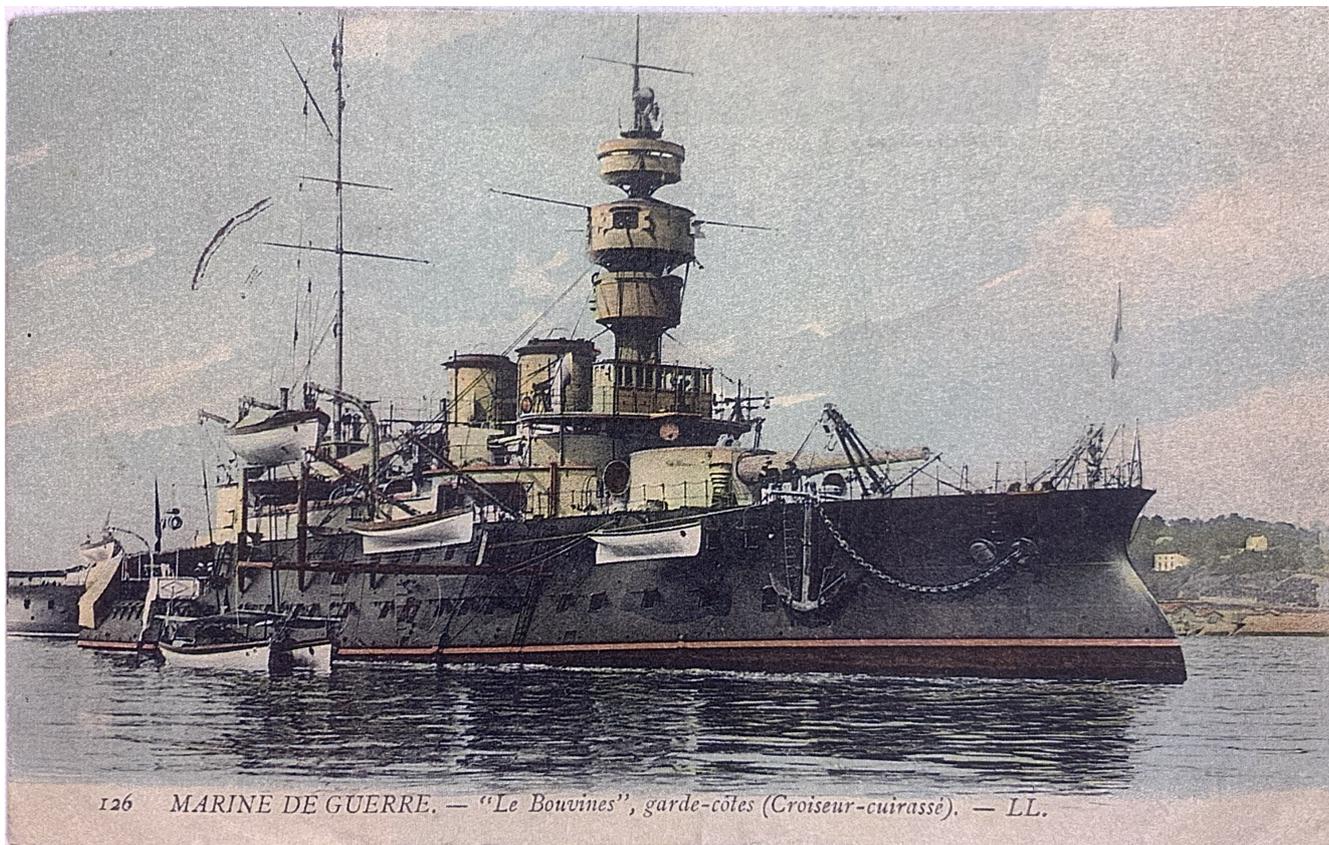


### Légende :

- |   |   |
|---|---|
|  Côtes de la France (métropole, possessions et protectorats) |  Côtes des pays membres de la Triplice                           |
|  Port militaire français en activité-défenses locales        |  Bases navales et points d'appui des pays membres de la Triplice |
|  Base de torpilleurs et points d'appui projetés              |  Base navale en projet des pays membres de la Triplice           |
| (X) Nombre de torpilleurs projetés  |  Fortresses impériales britanniques                              |
|  Route maritime militaire                                    |   |

**Document 9**

**Deux « gros culs » de la crise de Fachoda :**  
**De réelles capacités militaires, mais trop peu de cuirassés face au Royaume-Uni**  
Cartes postales du temps, coll. de l'auteur



## II. LES ADMINISTRATIONS, LES MOYENS, LES HOMMES

### Document 1

#### Écoles et centres d'entraînement de la Marine sous la III<sup>e</sup> République : le partage des tâches entre les ports de guerre à la fin du siècle

Avant le dernier tiers du siècle, la spécialisation des ports de guerre dans la formation et le perfectionnement des cadres et des personnels est assez nette dans les domaines nautique et militaire, où le rôle de Toulon est réduit à un secteur essentiel : le canonnage. Le partage des fonctions sanitaires est en revanche équilibré. La III<sup>e</sup> République voit la dimension militaire et nautique du port varois se renforcer, la clarté des eaux provençales et l'absence presque totale des marées facilitant la vocation « sous-marinière » du 5<sup>e</sup> Arrondissement.

#### 1. Le partage des tâches entre les ports de guerre en 1872

Spécialités	Ports ponantais	Toulon et la Provence
Formation nautique	<p><b>Brest</b>  École Navale  <i>Borda</i> et les corvettes  d'entraînement  -École des novices et  apprentis marins  <i>Bretagne</i>  -École des mousses  <i>Infléxible</i></p>	<i>nihil</i>
Instruction militaire	<p><b>Boyardville (Rochefort)</b>  - École des torpilles  <i>Messenger</i></p> <p><b>Lorient</b>  École des fusiliers marins</p>	<p>École de canonnage  (<i>Louis-XIV, Implacable</i>  <i>Janus</i>)</p>
Formation sanitaire	<p>Brest  École de santé navale  Rochefort  Ecole de santé navale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École de santé navale avant 1890</li> <li>- Centre d'instruction navale de Saint-Mandrier (stagiaires de Navale-Bordeaux)</li> </ul>

## 2. Le partage des tâches entre les ports de guerre à la fin du siècle (1887-1899)

Spécialités	Ports ponantais	Toulon et la Provence
<p><b>Instruction nautique</b></p>	<p><b>Brest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- École Navale (<i>Borda, Iphigénie</i>)</li> <li>- École des mousses (<i>Austerlitz</i>)</li> <li>- École des gabiers (<i>Résolue</i>)</li> </ul> <p><b>Cherbourg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- École des pilotes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ecole d'Application de guerre navale à la mer (1896)</li> <li>- Accueil en escadre des stagiaires de l'ESG durant l'été</li> </ul>
<p><b>Instruction militaire</b></p>	<p><b>Lorient</b></p> <p>École des fusiliers marins</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École des canonnières</li> <li>- École centrale de pyrotechnie</li> <li>- École des torpilles automobiles (1884) sur le <i>Japon, L'Algésiras</i> et le <i>Marceau</i></li> </ul>
<p><b>Instruction médicale</b></p>	<p><b>Brest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- École de santé navale (avant 1890)</li> </ul> <p><b>Rochefort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- École de santé navale (avant 1890)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École de santé navale (avant 1890)</li> <li>- École d'application de l'École de santé navale (Bordeaux) après 1890-</li> </ul>

### 3. Le partage des tâches entre les ports de guerre en 1909

Spécialités	Ports Ponantais	Toulon et la côte méditerranéenne
<b>Instruction nautique</b>	<p><b>Brest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- École Navale (<i>Borda –Duguay-Trouin</i>)</li> <li>-École des mousses (<i>Bretagne</i>)</li> <li>-École des mécaniciens (site de Brest)</li> <li>-Écoles de maistrance</li> <li>-École des pupilles de la Marine</li> </ul> <p><b>Lorient</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-École des apprentis mécaniciens</li> <li>-École secondaire de maistrance</li> </ul> <p><b>Rochefort et Cherbourg</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ecoles secondaires de maistrance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École des mécaniciens (site de Toulon)</li>   <li>- École secondaire de maistrance</li> </ul>
<b>Instruction militaire</b>	<p><b>Lorient</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>École d'apprentis fusiliers</li> <li>École des tambours</li> <li>École de tir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École des officiers canonniers (à terre)</li> <li>- École de canonnage (<i>Tourville, Descartes, La Touche-Tréville, Pothuau</i>)</li> <li>- École des torpilleurs (<i>Brennus, Le Marceau</i>)</li> <li>- Établissements de pyrotechnie maritime</li> </ul>
<b>Santé et administration</b>	<p><b>Brest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Cours d'aministration des élèves-commissaires</li> <li>-École annexe de Médecine</li> </ul> <p><b>Rochefort</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-école annexe de médecine</li> </ul> <p><b>Bordeaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ecole principale du service de santé</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- École d'application des médecins et pharmaciens stagiaires</li> <li>- École annexe de médecine navale</li> </ul>

## Document 2. L'état de la frégate l' *Impétueuse* (1864)

Frégate mixte de la classe *Impératrice-Eugénie*, bâtie sur les plans de l'ingénieur Dupuy de Lôme. Construite à Cherbourg durant la guerre d'Orient, la frégate est lancée en août 1856, puis sert dans l'escadre de Brest, avant de rallier la Méditerranée entre 1857 et 1859<sup>118</sup>. Elle retrouve la Méditerranée en 1863 et rejoint la station du Levant pour une mission de deux années, alors que l'escadre d'évolutions devient une force cuirassée. Sur cette croisière au Levant, outre ce qu'en donnent à voir les archives de la Marine, on peut consulter avec profit les lettres du second du navire, le CF Léon Briot, récemment publiées<sup>119</sup>. Désarmée en 1866, la frégate sert brièvement de navire-infirmerie après la Commune. Elle sera déchirée à Cherbourg en 1873.

Au-delà de la banalité de ce rapport, rédigé par son commandant en un temps (rare) de grand calme politique, le document contient des indications précieuses sur l'environnement où évoluent et travaillent les marins. Très présent, le bois, doit être soigneusement entretenu par des opérations de calfatage et de graissage qui suppose l'embarquement d'étope, de brai sec, de goudron, d'huile d'olive, mais également de peaux préparées, qui servent à protéger les mâts et les vergues de frottements. Le nettoyage de la coque, doublée de cuivre, est une des grandes corvées des stationnaires du Levant qui, parfois, se rendent à Santorin où les eaux sulfureuses sont notoirement connues pour faciliter le grattage de la coque.

La ponctuation et la disposition des éléments de ce rapport, intégralement retranscrit, ont été légèrement modifiées mais l'ordre du propos est conservé.

### Matériel

#### Coque

Les oeuvres vives<sup>120</sup> sont en bon état et la frégate fait peu d'eau<sup>121</sup>. Les hauts et les ponts ont besoin d'un calfatage général ce que les grands roulis et le soleil ardent de la rade de Beyrouth expliquent suffisamment. Beaucoup de cloisons des emménagements ont pris du jeu. Le cuivre est sale et la marche s'en ressent d'une manière très fâcheuse<sup>122</sup>.

#### Mât, gréement, voilure

La mâture et le gréement sont en bon état ainsi que les appareils de mouillage. *L'Impétueuse* n'ayant point d'embarcation capable de porter une ancre de bossoir<sup>123</sup> doit, au terme de l'article 2 de l'arrêté du 11 février 1858 (*Bulletin Officiel*, p. 65), avoir une ancre de détroit<sup>124</sup> à la place de sa

<sup>118</sup> BATESTI, II, p. 805, 1217.

<sup>119</sup> Léon Briot à sa soeur Lise Briot, lettres 81-89, 30 avril-22 décembre 1864, dans M. Nadaux, *Un officier de marine (...), op. cit.*, p. 295-318.

<sup>120</sup> La carène et la partie immergée.

<sup>121</sup> Cette étanchéité ne peut être absolue sur des navires construits en bois, malgré le soin pris à calfater la coque.

<sup>122</sup> Le doublage retarde et limite les concrétions, mais ne les interdit pas.

<sup>123</sup> L'ancre de bossoir est l'ancre d'usage courant.

<sup>124</sup> Ancre employée autrefois par les galères qui la mouillaient dans des eaux peu profondes.

grande ancre à jet<sup>125</sup>. En cas d'échouage, cette ancre qui n'est que de 1 200 kg serait insuffisante. Il existe à bord 2 mâts et 2 vergues de hunes de rechange. Quant aux voiles, un jeu est hors de service et l'autre au tiers usé. J'ai demandé 2 huniers<sup>126</sup> neufs qui me paraissent indispensables pour l'hiver.

## Machine

La machine<sup>127</sup> est à 4 cylindres, tient beaucoup de place et consomme beaucoup. La mise en train n'est pas commode. Elle est du reste en bon état, ainsi que les chaudières. L'hélice a été cassée, ainsi que M. De Challié en a informé l'amiral en lui envoyant le devis de la cassure<sup>128</sup>. Le ministre m'a dans le temps fait connaître qu'il donnait l'ordre de fabriquer une nouvelle hélice et j'ai appris d'une manière non officielle, il y a quelque temps, que le port de Cherbourg<sup>129</sup> s'apprêtait à expédier cette hélice à Toulon. Je n'ai, jusqu'à présent, marché qu'avec 4 chaudières, détente au 3/10 ou tout au plus au 4/10, 90 à 100 ° de pression. On consomme sous cette allure environ 43 tx de charbon en 24 heures et l'on a une vitesse moyenne en calme plat de 6 n. 5. On aurait dans ces conditions 12 jours 1/2 de combustible répondant à 650 lieues. À 6 chaudières, on consomme 60 tx et je crois que la vitesse moyenne en calme ne dépasserait guère 8 n. 3<sup>130</sup>. On n'aurait de charbon que pour 9 jours et on ne ferait que 598 lieues<sup>131</sup>. Avec les 6 chaudières<sup>132</sup>, on consommerait 75 tx de charbon et l'on épuiserait l'approvisionnement en 7 jours et quelques heures. Je manque de données au sujet de la vitesse que l'on aurait, mais je doute qu'elle atteignît 10 noeuds<sup>133</sup>.

<sup>125</sup> Ancre de moindre dimension employée pour procurer des « points fixes dans la mer, lors des opérations de halage, touage ou évitage ». art. « Ancre », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 34

<sup>126</sup> Voiles carrées dominant les autres. Confectionnées en toile solide, elles jouent un rôle essentiel dans la marche d'un navire sous voiles. Les vergues dits de hune tiennent les huniers. « Hunier », *idem*, p. 434

<sup>127</sup> Une machine Mazeline à 4 cylindres. Fondée au Havre sous la monarchie de Juillet, la maison Mazeline s'est tournée vers la marine à vapeur et connaît son apogée sous le Second empire.

Jean-Louis Maillard, « La construction navale au Havre de 1830 à nos jours », *Études Normandes*, 29<sup>e</sup> année, n° 3, 1980, p. 41-68 (particulièrement la p. 51) ; « Chantiers et Ateliers du Canal Vauban, Mazeline et Cie » : <http://gilles.pichavant.pagesperso-orange.fr/ihsctg76/num6/num6page2.htm>

<sup>128</sup> Ce type d'accident, difficile à réparer, accompagne les premiers temps de la propulsion « hélice ».

<sup>129</sup> Qui est le port d'attache de la frégate. Les ateliers de l'arsenal disposent des plans du navire qui a été construit et lancé à Cherbourg où des réparations ont été menées dans un proche passé.

<sup>130</sup> Soit 4 noeuds de moins que la vitesse obtenue en employant toutes les chaudières.

<sup>131</sup> Toujours utilisée par les marins « parce qu'elle a la propriété d'être la 20<sup>e</sup> partie du degré d'un grand cercle de la terre, et que, se subdivisant en 3 miles, la longueur du mile est égale à celle de la minute de degré de ce grand cercle. La lieue marine est, à peu près, de 2,851 toises ; ce qui équivaut, environ, à 5,555 mètres ». Art.. « lieue », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 466.

<sup>132</sup> Le texte donne à penser soit que l'on a réduit de deux chaudières le système de chauffe initial soit que le fonctionnement des chaudières exige de mettre bas les feux et de laisser éteints deux foyers pour alterner le nettoyage.

<sup>133</sup> La vitesse des frégates de cette classe était très inégale. Une vitesse de 12,1 n. est indiquée, mais il s'agit d'un record, d'autres bâtiments ne dépassant pas 8 n. *L'Impétueuse* appartient à ce groupe aux faibles performances.

Le distillateur à eau douce fonctionne bien, mais il est trop faible pour un équipage aussi nombreux. Il ne donne que 500 litres par heure. Dans une longue traversée, on serait gêné surtout si l'on avait des troupes passagères<sup>134</sup>.

## Embarcations

*L'Impétueuse* n'a pas de chaloupe. Elle a deux grands canots qui suffisent au service sauf le cas où il faut élonger une forte ancre<sup>135</sup>. Les embarcations sont en assez bon état. Cinq d'entre elles peuvent être armées d'un canon rayé de 4<sup>136</sup>.

## Artillerie

L'armement actuel est de 28 pièces de chaque bord<sup>137</sup> ainsi réparties : Batterie : 15 canons de 30 n° 1<sup>138</sup> et 3 obusiers de 22 c/m n° 1<sup>139</sup>. Sur le pont<sup>140</sup> : 8 canons de 30<sup>141</sup> et 2 canons rayés<sup>142</sup>.

<sup>134</sup> Consommant 70 à 80 kg de charbon par jour, la machine Roger (Nantes) qui semble être celle dont parle ce rapport, est composée pour une part de la cuisine où la cuisson des aliments se fait par bain marie dans de l'eau de mer portée à ébullition, tandis que l'appareil de distillation récupère la vapeur qui, condensée, est récupérée dans des caisses. Art. « Distillatoire (appareil) », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 290.

<sup>135</sup> C'est à dire la porter dans une direction prescrite.

<sup>136</sup> Ceci pour donner un appui feu précis aux compagnies de débarquement et balayer les abords d'une plage ou d'une jetée. Se chargeant par la culasse, la pièce rayée de faible calibre, dont le recul n'est pas important, est adaptée à l'étroitesse de l'embarcation.

<sup>137</sup> Soit un total de 56 pièces, ce qui fait de *L'Impétueuse* une frégate de 1<sup>ère</sup> classe. L'artillerie est, comme par le passé, disposée de part et d'autre du navire. Cette disposition, remise en cause par quelques prototypes de garde-côtes lancés sous le Second empire, cesse partiellement, au tout début de la décennie 1880. Les pièces les plus lourdes sont alors placées sous tourelles comme en barbette. Les pièces à tir rapide et les mitrailleuses demeurent installées sur chaque bord pour traquer les torpilleurs.

<sup>138</sup> Suivant un ancien usage, les canons tirant des boulets sont classés selon le poids du projectile qui est indiqué en livres. Un canon de 30 tire un boulet de 15 kg donc. Le poids de la pièce de 30 comme sa portée varient selon la longueur du tube. Les 30 « longs » arment les batteries basses, les 30 « courts », le pont supérieur. Cf. Jean Marpeaux, « 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 à âme lisse », *Neptunia*, 262, Juin 2011, p. 46-51.

<sup>139</sup> Alors que la puissance des canons ou des caronades est exprimée par le poids du projectile plein, celle des obusiers et des mortiers s'exprime par le diamètre du projectile. Le terme ici d'obusier est synonyme de canon obusier dont la puissance s'exprime suivant les deux systèmes. Les obusiers de 0,222 sont des canons obusiers « à la Paixhans », appelés initialement canons obusiers de 80, et dont l'adoption, décidée à la fin de la Restauration, est menée sous la monarchie de Juillet. Le modèle des pièces (1827, 1841, 1842 ou 1849) n'est pas signalé, mais il s'agit sans doute de pièces adaptées pour recevoir des projectiles pleins de 30. C'est avec le canon de 50, rapidement débarqué, la pièce la plus puissante que portent les vaisseaux et les frégates du premier XIX<sup>e</sup> siècle. L. Denoix et J.-N. Muracciole, *Historique de l'artillerie de la Marine de ses origines à 1870*. Extrait du *Mémorial de l'artillerie française*, t. 37, 1963, p. 530-563.

<sup>140</sup> Ce que l'on nomme l'artillerie de gaillard pour la distinguer de l'artillerie sous batterie.

<sup>141</sup> Ces pièces de 30 sont de même calibre, mais moins lourdes que les pièces en batterie sous le pont. L'uniformité du calibre facilite le chargement des pièces et l'homogénéité des tirs.

<sup>142</sup> A l'origine, on avait installé deux caronades. Ces pièces courtes à très faible recul, efficaces à faible portée, armaient le pont supérieur. Les pièces rayées, dont le calibre n'est pas mentionné, sont soit des canons frettés Mle 1859 de 16 cm, se chargeant par la gueule, soit des pièces de même puissance, mais qui, se chargeant par la culasse, ont été introduites après 1860. Cf. Jean Marpeaux, « Du boulet plein à l'obus ogival. L'évolution de l'artillerie navale entre 1815 et 1870. Deuxième partie : la naissance de l'artillerie moderne », *Neptunia*, 263, septembre 2011, p. 28-36.

Cette artillerie est considérable et lourde. Dans la batterie, le canon de l'Hôpital<sup>143</sup> et sur le pont deux canons de 30 sont très gênés dans leur pointage. Les pièces des passavants<sup>144</sup> n'avaient point de recul à cause des dromes<sup>145</sup>. Je me suis attaché à faire disparaître cet inconvénient par une nouvelle disposition des esparres<sup>146</sup> qui les composent. Le canon rayé de l'AR ne pouvait être pointé en chasse<sup>147</sup> à cause de l'échelle de dunette. Cette échelle a été installée à charnières. Quelques autres installations ont été aussi pratiquées dans la batterie pour faciliter le service de l'artillerie. Les parcs à boulets entre les pièces sont trop longs et gênent encore les pointages extrêmes. La forme arrondie des serre gouttières<sup>148</sup> empêche également les pièces d'accoster le bord et rend l'amarrage moins solide en tenant les flasques écartées de la muraille<sup>149</sup>. Du reste les pièces, les projectiles, les affûts et le grément<sup>150</sup> sont en bon état. Cependant tous les aspects<sup>151</sup> de rechange sont employés et il ne nous en reste plus ; beaucoup de fanaux de combat auraient besoin d'être changés ; les aiguillettes d'amorçage sont trop courtes et on est obligé de supprimer un tour ; enfin les étoupilles<sup>152</sup> donnent environ 5 pour cent de ratés et les hausses supplémentaires en bois (qui sont au reste d'un usage très rare) manquent à bord. Les installations de tir convergents n'existent pas. On a seulement construit à bord un cercle indiquant le nombre de pièces battant tel

---

<sup>143</sup> Désigne la pièce établie dans l'infirmerie à l'avant du navire.

<sup>144</sup> Les passages qui, reliant les deux gaillards, se trouvent de chaque bord du navire. Ils mesurent entre deux et trois mètres.

<sup>145</sup> « Assemblage de pièces de mâture ou autres pour le change ou pour l'approvisionnement d'un navire (...) se place sur le pont en deux parties, l'une tribord, l'autre bâbord où l'on met la chaloupe ». Art. « Drome », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 300.

<sup>146</sup> Ou espars. Servent à confectionner des mâts de rechange.

<sup>147</sup> Pièce pointée le plus possible vers l'avant.

<sup>148</sup> Membrane longitudinale à la jointure du pont et du bordé. la forme arrondie gêne ici la manoeuvre de mise en batterie [https://fr.wikipedia.org/wiki/Glossaire\\_maritime#S](https://fr.wikipedia.org/wiki/Glossaire_maritime#S).

<sup>149</sup> Les deux pièces principales d'un affût de marine (en bois). Cf. BOUDRIOT, p. 45.

<sup>150</sup> Il s'entend ici comme « l'ensemble des cordages et appareils funiculaires employés à leur service ». Art. « Grément », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 413.

<sup>151</sup> Leviers lourds en bois employés pour le service des pièces. Cf. BOUDRIOT, p. 70-71.

<sup>152</sup> Originellement un tuyau rempli de poudre que l'on plaçait, une fois décoiffé, dans la lumière. Il s'agit ici d'une étoupille de percussion, à base de fulminate de mercure, qui s'enflamme par le choc du marteau perceur

ou tel objet. Nous avons 125 carabines rayées<sup>153</sup> et 50 fusils modèle 1842. Les pistolets au nombre de 165 sont de modèle 1837<sup>154</sup>. Ces armes sont en bon état. Nous n'avons pas de revolvers<sup>155</sup>.

Outre les 5 affûts de campagne pour pièces de 4 rayées, il y a 2 affûts de campagne. Ces pièces ont tiré dans les embarcations, mais non avec les affûts de campagne faute d'endroit propice.

## Exercices

### Canon

Le dernier tir a été passable sans présenter rien d'extraordinaire. Les 1<sup>ers</sup> servants de droite et de gauche ont tiré. Le tir avec la carabine réglementaire a été pratiqué<sup>156</sup>. Les exercices de canons sont bien dirigés dans la batterie par Mr Le Lieut<sup>ant</sup> de V<sup>au</sup> Bories<sup>157</sup> qui a été au vaisseau école des canoniers et par M. Dequillebec<sup>158</sup> sur le pont. Des dispositions ont été prises pour mettre au besoin du même bord les 6 obusiers et les 4 canons rayés<sup>159</sup>. Pour ces derniers, j'ai interdit de le faire désormais en exercice parce que le pont supérieur est trop faible et qu'un bordage avait cédé sous le poids considérable de ces pièces. Quelques modifications ont été apportées au passage des projectiles pour le pont, et dans les branlebas<sup>160</sup>, on s'est attaché à demander à l'improviste les différentes charges et les différents projectiles (obus à mèches, obus à percussion<sup>161</sup>, boulets pleins, mitrilles). Des pièces du pont sont souvent braquées sur l'avant pour défendre l'abordage<sup>162</sup>. J'ai remarqué que les hommes mettent encore les pièces en batterie avec trop de force ce qui présente des inconvénients pour la charge. Les pompes à incendie fonctionnent passablement.

<sup>153</sup> Les carabines sont des armes rayées dont la portée efficace et la précision sont bien supérieures aux performances d'un fusil à tube lisse. Ces armes se chargent par le canon, par où la balle est forcée par le tireur qui la pousse en la forçant dans le tube avec sa baguette. Cette pénétration forcée fait pénétrer la balle dans les rayures de l'arme qui donneront au projectile sa précision. Le premier fusil rayé se chargeant par la culasse en usage dans l'armée française est le « chassepot » qui, introduit en 1867, est vite remplacé par les Gras. Cf. « Carabine à tige », BONNEFOUX-PÂRIS, p. 160 ; V. Laforge, *La chair et le plomb (...), op. cit.*, p. 244-245.

<sup>154</sup> Pistolet à tube lisse se chargeant par le tube et dont la crosse courbée en bois est d'une rare élégance. Les premiers revolvers en usage dans la Marine sont des armes Lefauchaux (M<sup>le</sup> 1854) dont la Marine fait l'acquisition à la fin de la décennie et qui font l'objet de modifications dans les années suivantes. Ces premiers modèles sont remplacés en 1873 par une version navale du revolver dont est alors dotée l'armée de terre.  
<https://www.revolver1873.fr/1873-marine.php> ; <https://www.ader-paris.fr/lot/3024/981922>.

<sup>155</sup> Ces armes légères sont employées en cas de combat naval pour abattre les officiers et les personnels évoluant sur le pont supérieur, mais servent surtout aux compagnies de débarquement.

<sup>156</sup> Les tirs de mousqueterie sont destinés à balayer le pont et à foudroyer les servants adverses en tirant dans les sabords.

<sup>157</sup> Il s'agit très probablement d'Ernest Bernard Bories (1829-1883). Ce LV a pris part à terre aux combats de Sébastopol. Cf. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles\\_commandant\\_bories.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/ecoles_commandant_bories.htm)

<sup>158</sup> Non identifié.

<sup>159</sup> Dans l'hypothèse d'une frappe navale, l'association des pièces rayées et des canons obusiers donne à la frégate une grande puissance de feu ainsi qu'une plus grande portée efficace que l'ancienne combinaison en usage associant les canons lisses « lourds » aux canons obusiers. Le changement des pièces d'un bord à l'autre, exercice dangereux et supposant beaucoup de discipline, est un exercice commun sur les navires de guerre.

<sup>160</sup> Comprendre ici les exercices.

<sup>161</sup> Qui peuvent être employés par les canons de 30. Cf. J. Marpeaux, « Du boulet plein (...) Première partie (...) », art. cité, p. 51.

<sup>162</sup> Étonnante survivance ou nostalgie tactique ?

## Comp<sup>ie</sup> de débarquement

La compagnie connaît le maniement des armes, la charge et les feux, mais l'impossibilité de descendre à terre empêche de pousser un peu loin les écoles de peloton, de tirailleurs et de bataillon. J'ai commandé pendant quelque temps le cours de débarquement de l'escadre et je reconnais sous ce rapport une grande et inévitable infériorité dans la compagnie de l'*Impétueuse*<sup>163</sup>. Le reste de l'équipage contient encore bon nombre d'arriérés<sup>164</sup>. Les sous-officiers étrangers à la compagnie (sauf les mécaniciens<sup>165</sup>) prennent de temps en temps les armes. Les mousses manoeuvrent bien On installe des banquettes pour la mousqueterie pendant le combat et des ateliers provisoires pour les petites armes des canonnières du pont.

## Manoeuvre

Les exercices de manoeuvre sont passables et répondent à peu près à la moyenne des vaisseaux de l'escadre. La manoeuvre de guinder<sup>166</sup> les mâts de perroquet<sup>167</sup>, gréer les cacatois, larguer les voiles en bannières se fait bien. Les changements de vergues et de voiles ont été faits assez fréquemment. Il n'y a pas de soute à voiles derrière. Les deux qui existent devant ont des sorties difficiles par des coursives étroites ou par la cambuse. Dans des luttes d'escadre, on serait obligé de sortir les voiles d'avance. En général, l'aménagement des parties inférieures laisse à désirer, le faux-pont est encombré et rétréci par les soutes à charbon. J'ai prescrit de multiplier les exercices d'arriérés de manoeuvre parce que, quoique on fasse, ce sont les gabiers qui finissent par faire presque tout dans les grands exercices généraux. Les guinderesses de hune et les drisses de basses vergues se passent assez vite<sup>168</sup>. Pour dégourdir les gabiers, on grée toujours les cacatois en larguant les voiles et on les dégrée en serrant.

## Divers Services

30 à 40 hommes en dehors des mousses suivent l'école élémentaire<sup>169</sup>.

---

<sup>163</sup> De grandes manoeuvres de débarquement sont conduites à la fin de l'Empire en Afrique du Nord. Rien n'illustre mieux la militarisation de la Marine, où le vieux dédain pour le soldat et tout ce qui est militaire recule lentement. Louis Reybaud, « La dernière campagne de notre escadre d'évolutions dans la Méditerranée, 1868-1870 », *Revue des Deux Mondes*, 2<sup>e</sup> période, t. 88, 1870, p. 858-875.

<sup>164</sup> J'avoue ne pas comprendre ce terme : marins peu dégrossis ? Faibles d'esprit ?

<sup>165</sup> Pour manifester leurs fonctions éminemment civiles ou techniques ? Parce que leurs compétences sont trop précieuses pour les risquer à terre ?

<sup>166</sup> Guinder : hisser.

<sup>167</sup> Voiles hautes qui surmontent les huniers.

<sup>168</sup> Le commandant parle ici d'exercice de levage.

<sup>169</sup> Soit un dixième de l'équipage.

Les effets sont marqués<sup>170</sup>. Nous avons besoin des effets de drap que nous avons demandés. Il en est de même des rechanges et nous serons à court de bien des choses à la fin d'Octobre. Nous manquons entre autres de bois qui ne nous ont point été envoyés la dernière fois pour réparer les embarcations, les échelles, les tables & &<sup>171</sup>.

La comptabilité des compagnies est en ordre.

Celle du bord est toujours tenue très au courant par Mr l'Officier d'administration Rossel. Les rôles, consignes, journaux, registres de punitions sont tenus exactement.

**(changement d'écriture)** Les mousses savent lire à l'exception d'un seul qui n'apprendra jamais. Le plus grand nombre écrit mal ; quelques uns bien.

Les réclamations des hommes ont porté sur des arriérés de solde qui leur sont dûs au titre de différents navires. Le conseil d'administration a déjà écrit à ce sujet dans les ports. Les renoncataires depuis plus d'un an demandent leur rapatriement, mais je ne puis l'opérer sans frais pour l'État. Je continuerai à les embarquer sur les navires marchands comme passagers gagnant leur passage à mesure que les occasions se présenteront<sup>172</sup>.

Source : SHD-V-M, BB 4-831, CV A. Marge de Marigny<sup>173</sup>, « Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate 'l'Impétueuse' », 11 octobre 1864.

---

<sup>170</sup> Cela signifie que les vêtements attribués aux hommes sont marqués. Le marquage, suivant une codification précise, est signalé réglementairement depuis 1856. À la fin du siècle, il est réalisé par un pochoir en utilisant une plaque en laiton.

É. Schérer, *Équipages (...)*, op. cit. p. 176-179.

<sup>171</sup> Il s'agit ici de planches, de bordages en bois et de bois droit en cabrions (madriers, coins).

<sup>172</sup> Les inscrits maritimes peuvent renoncer à leur statut en déclarant abandonner la navigation. Cette radiation de l'inscription, une fois enregistrée, les autorise à demander le rapatriement mais une année doit s'écouler entre la demande et la sortie de l'Inscription. Le retour à la navigation et la soumission aux devoirs militaires de l'Inscription sont admis. cf. *Revue Maritime et Coloniale*, t.64, 1880, p. 121. <https://issuu.com/scduag/docs/adg18197/135>

<sup>173</sup> CV en 1861, cet officier né en 1816 n'a pas dépassé ce grade et semble s'être retiré de la carrière active au milieu des années 1870. [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_marye\\_etienne.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_marye_etienne.htm).

### Document 3

#### Les « munitions navales » qu'emporte une frégate pour le Levant sous le Second empire

Les tableaux ci-joints reprennent les données rassemblées dans un document transmis par la commandant de *L'Impétueuse*, déployée au Levant au début des années 1860 (SHD-V-M, BB 4-831, CV A. Marge de Marigny, « Rapport d'ensemble sur l'état de la frégate 'l'Impétueuse' », 11 octobre 1864). Il ne s'agit ici que des « principaux articles de matériel » embarqués. Si la métallisation des forces navales est bien perceptible, le tableau est encore dominé par les produits et les matières issus des règnes végétal et animal.

Règne animal	Règne végétal (plantes)	Règne végétal (bois)	Règne minéral
cuir de vache en croûte	chanvre	orme	cuivre rouge et jaune
cuir de veau en croûte	coton	frêne	barres de cuivre
cuir fort pour râteaux	huile de lin	chêne	barres d'acier
cuir de boeuf corroyé		pin	plomb laminé et minium
cuir de vache à l'huile		pin, sapin et brai	fer supérieur en barres
suif		bouleau	fer supérieur « à clous »
		huile d'olive	soudure d'étain
		essence de térébenthine	fil de fer et de laiton

Objets et produits	Quantités	Usages
cuirs	800 kg	- protection des mâts et des vergues du frottement - couverture des panneaux - clapet des pompes
chanvre	chanvre peigné : 60 kg torons (coton) : 80 kg toron : 170 kg étoupe blanche: 800kg	-cordages -calfatage
huile de lin	534 l.	-fabrication du mastic (avec le « Tripoli »)
bois	- 60 pièces d'orme et de frêne - 420 mètres de bordages - 200 planches de sapin	- réparation des ponts - entretien des canots
cuivre rouge et jaune	470 kg	-doublage de la coque -pièces diverses
fer-acier	- 2 000 kg (fer) -180 kg (acier)	-clous, armurerie, réparations dans la salle des machines
brai sec + suif + goudron minéral = brai gras	1360 kg	-enduire/préserver les mats, les vergues -calfater le pont, la coque
huile (épurée) d'olive	1942 l.	-graisser les pièces métalliques -éclairage-nettoyage (savons, bougies)

## Document 4

Administration du port de Toulon au début du XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle

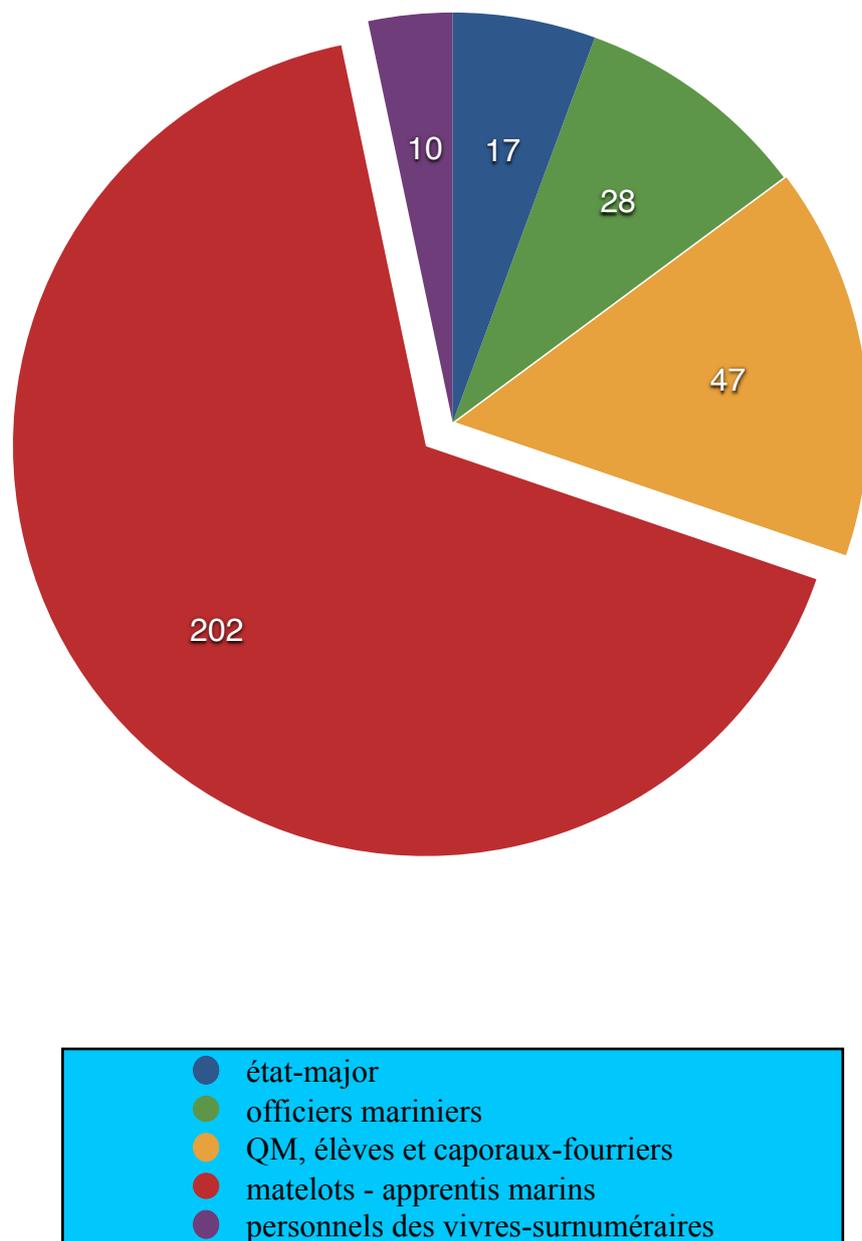
## 1. Les services de la Préfecture maritime (1833)

Services et bureaux	Effectifs administratifs
État major du port ou majorité générale	1 CA et 2 CV
Direction des constructions	5 ingénieurs et 9 sous-ingénieurs
Direction du port	1 CV et 2 CF
Direction de l'artillerie	1 Col. ; 4 officiers subalternes
Administration	1 commissaire général, 5 commissaires ; 8 sous-commissaires
Inspection	1 inspecteur et 3 sous-inspecteurs
Inscription maritime	11 sous-commissaires (Collioures-Antibes)
Substances	1 commissaire 1 sous-commissaire 3 garde-magasins
Direction des travaux maritimes	1 ingénieur en chef 2 ingénieurs

## 2 : Les services techniques et administratifs en 1909

Directions-Services-Bureaux	Services dépendants (effectifs)
<b>Etat major de l'arrondissement</b>	Inspection des électro-sémaphores Observatoires de la Marine Service des archives et des cartes, Bibliothèque
<b>Majorité générale de la marine</b>	Service administratif de la flotte Service du magasin Atelier central de la flotte Direction des mouvements du port Réserve spéciale Ecole des mécaniciens Dépôt des équipages de la flotte
<b>Contrôle résident</b>	Section 1 : armements, revues, fonds, santé, divers Section 2 constructions navale Section 3 service de la flotte Section 5 artillerie-subsistance
<b>Commissariat</b>	Service Fonds-prisons Armements et revues Subsistances magasin
<b>Direction des constructions navales</b>	Direction et sous-direction Section des constructions neuves Section des réparations Section des ateliers Services administratif et du magasin Ecole de maistrance
<b>Direction du service de santé</b>	Direction et sous-direction Conseil de santé Hôpital maritime de Toulon Hôpital maritime de saint-Mandrier Services extérieurs Service pharmaceutique Ecole d'application des médecins stagiaires Ecole annexe de médecine navale
<b>Direction d'artillerie navale</b>	Direction et sous-direction Pyrotechnie Installation du matériel Ateliers et services divers Service administratif Service du magasin Ecole centrale de pyrotechnie militaire
<b>Direction des travaux hydrauliques</b>	Entretien, grosses réparations, travaux neufs et projets Service administratif et magasin

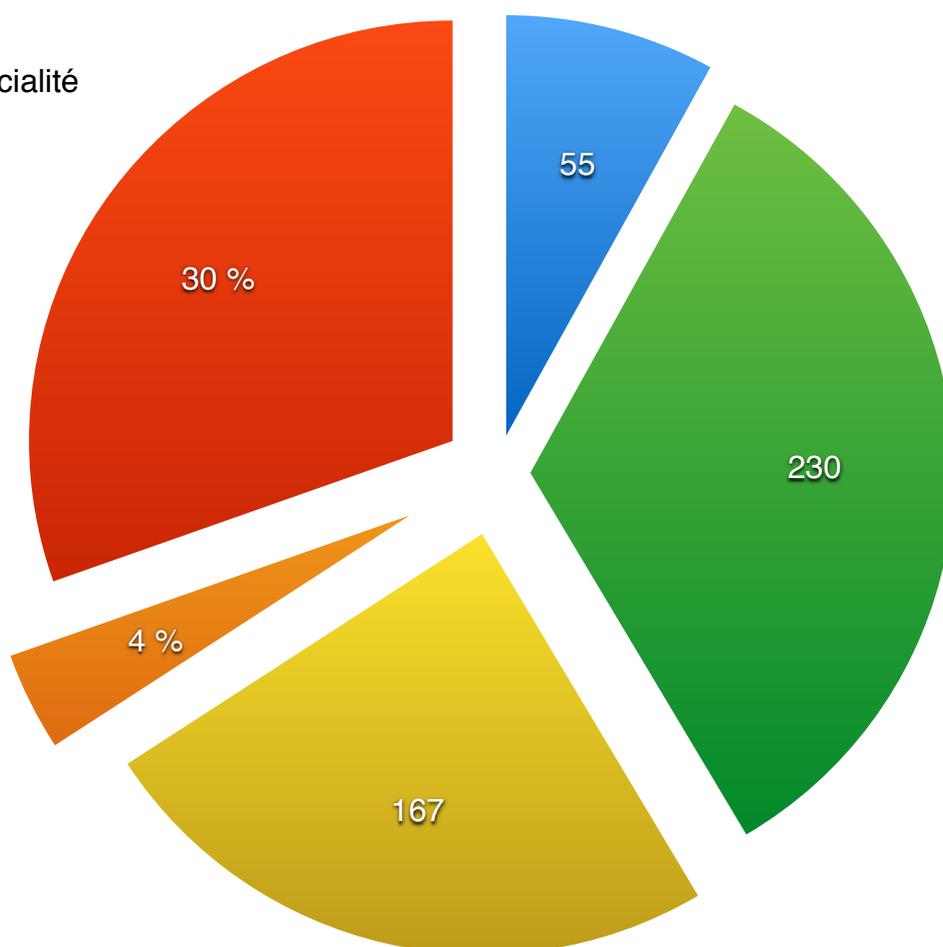
## Document 5

Composition hiérarchique et professionnelle sur le croiseur *Le Duguay-Trouin* (1883)<sup>174</sup>

<sup>174</sup> D'après SHD-V-M, BB 8-2466, Rapports d'Inspection (1883), « Pochette Division du Levant ».

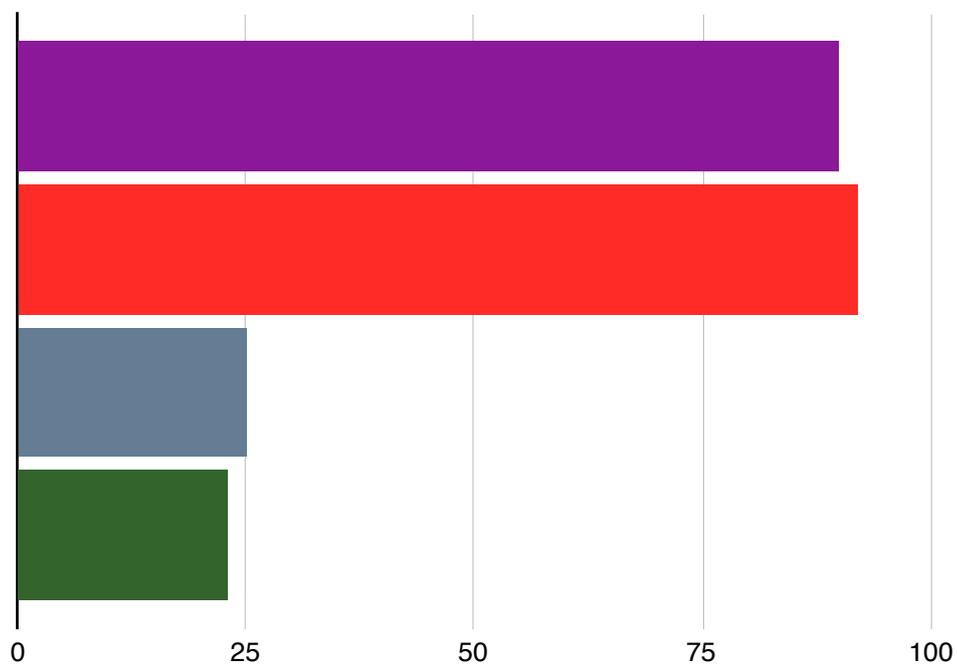
**Document 6 : Travailler et servir sur un cuirassé****1. Spécialités des matelots, petits gradés et officiers-mariniers du *Bouvet***

- entretien-vivres
- machines
- combat
- manoeuvre
- aucune spécialité



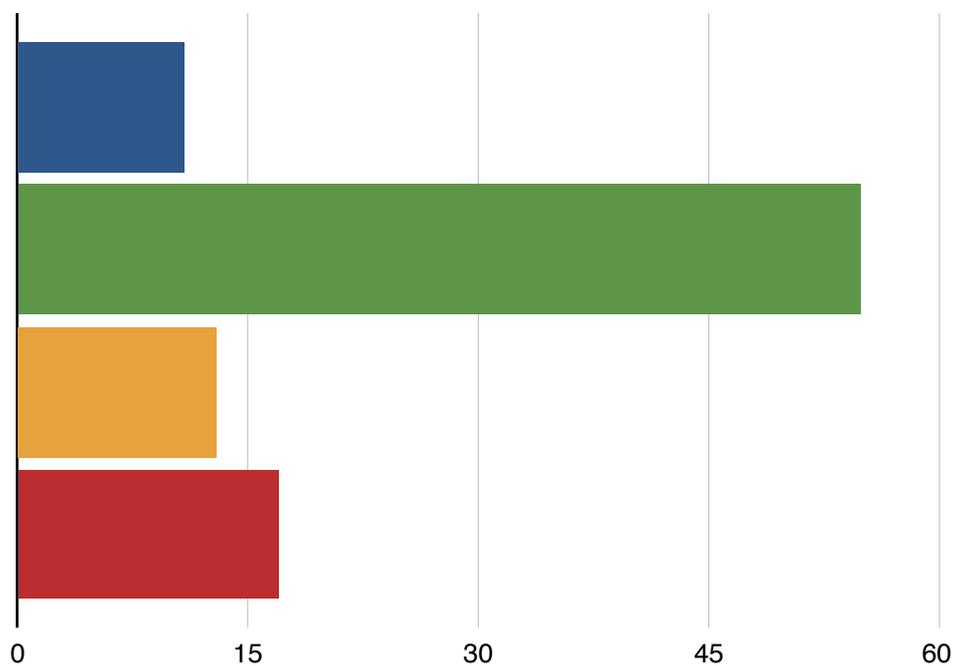
## 2. Machines et marche du *Bouvet*

■ mécaniciens ■ chauffeurs ■ électriciens-TSF ■ timoniers



## 3. Entretien -réparation-vivres et cuisines

■ armuriers-forgerons ■ charpentiers  
■ fourriers, tailleurs ■ cuisines, commis



## Document 7

**Origines régionales des marins de la station du Levant sous la III<sup>e</sup> République (1883)**

En dépit de son intérêt, puisqu'il signale assez précisément les origines régionales des marins issus des provinces maritimes, le rapport d'inspection dont sont tirées les données de ce tableau ne permet pas une comparaison serrée. Parfois les commandants rassemblent tous les personnels par arrondissement maritime<sup>175</sup>, parfois par les régions (Nord, Midi) parfois en combinant les données. La part toujours notable des Bretons sur les navires et l'importance du recrutement régional selon le port d'armement sont, en revanche, des données constantes.

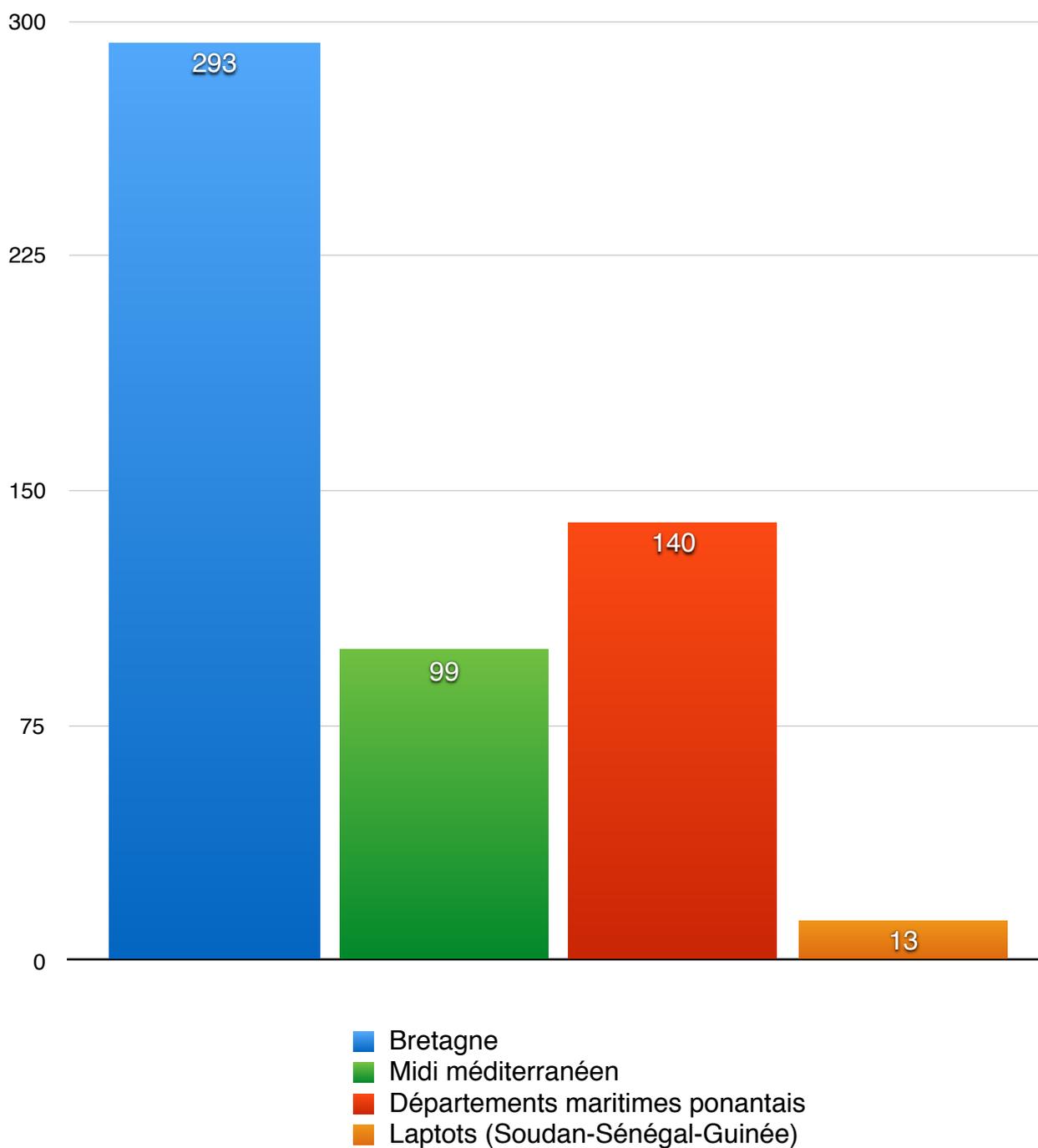
Unité-Type	ports d'armement	effectifs	origines
<b>Duguay-Trouin (Croiseur)</b>	Cherbourg	effectif réel de 311 (318 réglementaire)	65 : A 1 131 : A 2 29 : A 3 14 : A 4 51 : A 5
<b>Infernet (croiseur)</b>	Cherbourg	Effectif réel (et réglementaire) : 201	74 : Nord 27 : Midi 61 : Ouest 8 : Est 3 : colonies et étranger
<b>Vénus (croiseur)</b>	Rochefort	Effectif réel 327 (eff. réglementaire : 357)	19 : A 1 67 : A 2 64 : A 3 144 : A 4 27 : A 5
<b>Pétrel (aviso)</b>	Toulon	68 (eff. réel)	4 : A1 29 : A 2 et A 3 12 : A 5 reste : A 4 et intérieur
<b>Aspic (Canonnière)</b>	Rochefort	77 (n'est indiqué que l'effectif réglementaire)	7 : A 1 28 : A 2-A 3 25 : A 4 8 : A 5

<sup>175</sup> Que l'on rappelle dans le tableau : A 1 : Cherbourg, A2, Brest, A3, Lorient, A 4, Rochefort et A5, Toulon.

## Document 8

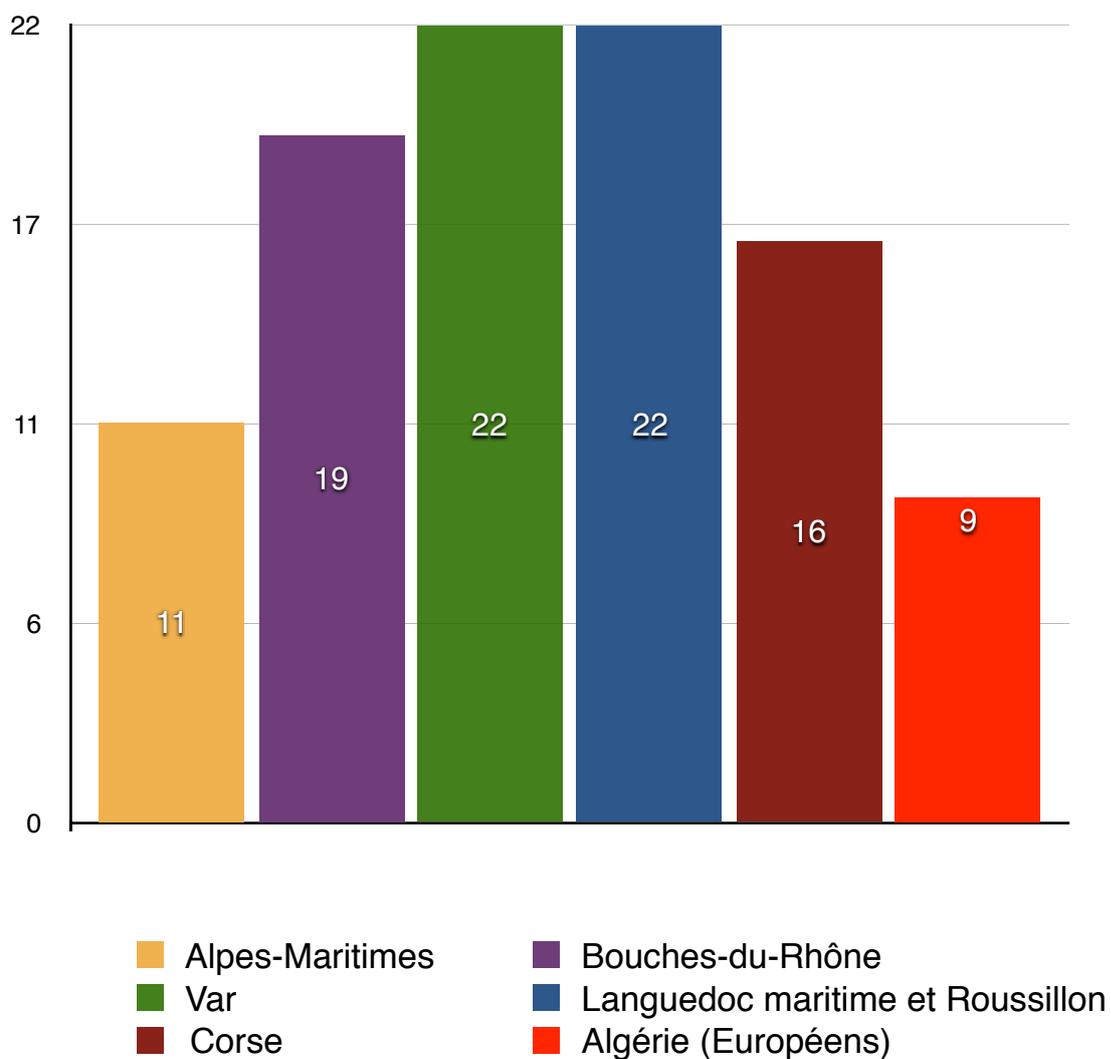
### Origines familiales régionales des marins du *Bouvet* disparu le 18 mars 1915 aux Dardanelles d'après l'état nominatif des pertes du navire *Le Bouvet*<sup>176</sup>

#### 1. Vue d'ensemble



<sup>176</sup> On a ici mentionné l'origine certaine des 4/5 des 648 marins perdus avec le navire.

## 2. Le nombre des Midi(s) du *Bouvet* morts en 1915<sup>177</sup>



<sup>177</sup> On s'est ici fondé sur les départements d'origine et, quand mentionnées, sur les communes où les naissances ont été déclarées.

## Document 9

**Origines régionales des marins du *Danton* disparus au sud de la Sardaigne  
le 19 mars 1917**

<b>Bretons</b>	<b>94</b>
Finistère	51
Ille-et-Vilaine	2
Côtes d'Armor	22
Morbihan	9
Morbihan	9
<b>Méridionaux</b>	<b>57</b>
Pyrénées-Orientales	2
Aude	2
Hérault	3
Gard	3
Bouches-du-Rhône	13
Corse	11
Var	14
Alpes-Maritimes	1
Algérie	8
<b>Autres origines régionales</b>	<b>139</b>

## Document 10

### **Origines géographiques et sociales des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la marine ayant étudié à l'École de médecine navale de Toulon ou ayant été formés à Toulon en école d'application (1789-1914)**

Reprenant les données rassemblées dans le dictionnaire des médecins et pharmaciens de la marine de B. Brisou, ce tableau<sup>178</sup> rangé en ordre alphabétique indique les lieux de naissance et la profession du père ou des plus proches parents de 144 médecins, chirurgiens et pharmaciens de la marine formés à Toulon au XIX<sup>e</sup> siècle. On a réuni par des jeux de couleurs les groupes suivants :

1. Les méridionaux au sens large du terme (Provence, Corse, Languedoc, Sud-Ouest, pourtours montagneux alpins, centraliens et pyrénéens) en distinguant le midi méditerranéen
2. Les médecins et professions médicales (pharmaciens, aide-chirurgiens)
3. Les personnels de la marine, marins, administrateurs et soldats de l'infanterie de marine, les gens de mer
4. Les professions militaires

Ce classement présente des incertitudes. Avant le début du XX<sup>e</sup> siècle, l'infanterie de Marine comme l'artillerie de Marine relèvent administrativement de la Marine et des Colonies, puisque ces unités servent outre-mer et dans les ports. Le regroupement des méridionaux intègre ceux qui sont nés sur les rebords montagneux de l'arrière-pays languedocien et provençal. Plusieurs ouvriers et artisans, tels que les tailleurs ou les voiliers, peuvent avoir travaillé pour la Marine soit pour répondre à des marchés soit pour fournir des vêtements ou refaire une tenue. Afin de tenir compte de ces nuances, mais également de situations sociales fort différentes, l'usage de dégradés a été employé pour hiérarchiser les états sociaux comme la méridionalité des origines.

---

<sup>178</sup> Cette liste a été établie en reprenant systématiquement les carrières indiquées dans le dictionnaire Brisou-Sardet dont les notices croisent les archives navales à des sources imprimées (hommages, discours, etc.). Quand les notices ne signalent pas explicitement de formation toulonnaise, on a choisi de ne pas considérer la notice, ce qui sous-évalue la présence des Varois. La profession du père ne permet pas théoriquement de voir l'évolution ultérieure de sa carrière ni le degré de fortune maternel. Toutefois, quelques règles en usage permettent de se faire une idée de ce second point. Les fonctionnaires de la Marine, au premier rang les officiers, étaient tenus de se marier avec un parti honorable et assez fortuné pour ne pas handicaper leur future carrière.

Région du lieu de naissance (date de naissance)	Midi méditerranéen (Provence, Corse, Languedoc, Roussillon)	Sud-Ouest et rebords méridionaux montagnards	Autre région
professions civiles terriennes	propriétaires terriens, marchands, notaires, notables, artisans		
professions libérales et savantes	Médecins de la marine/ professions médicales		
Marine de l'Etat et du commerce cadres civils, officiers navigants	Officiers de marine, officiers d'administration, négociants et capitaines au long cours		
Marine personnels et cadres subalternes	Personnels de l'arsenal, agents du commissariat, artisans		
Armée Cadres-Officiers	Officiers / Cadres de l'administration militaire		
Armée personnels et cadres subalternes	Soldats du rang, anciens militaires, petits gradés et sous-officiers		

Nom (date de naissance)	Lieu de naissance	Profession paternelle- Milieu familial
Prosper Alaux (1836)	Lautrec (Tarn)	?
Pierre Alessandri (1842)	Pietraserena (Corse)	Cultivateur
Marius Allongue (1835)	Tourrettes (Var)	Propriétaire
Jean-Baptiste Alphan ((1834)	Toulon (Var)	Restaurateur
Gustave Ambiel (1853)	San Francisco (EU)	? Un oncle directeur de l'école de médecine de Brest
Étienne Amouretti (1828)	Toulon	Professeur au collège de Toulon
Jean Ernest Amouretti (1829)	Toulon	Professeur au collège de Toulon
Jacques Cyprien Andrieu (1812)	Toulon	Marchand épicier
Thomas Andrieu (1843) Fils de Jacques Cyprien	Toulon	Chirurgien de marine
François Arlaud (1816)	Toulon	Chirurgien de la Marine
François Arneaud (1824)	Sommières (Gard)	Marchand
Jacques Robert Camille Auban (1798)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Charles François Aubert (1781)	Toulon	? Notable
Jules Aubry (1824)	Toulon	Fonctionnaire de l'administration militaire
Philippe Aude (1836)	Aix-en-Provence	Notaire royal et maire d'Aix
André Audibert (1821)	Toulon	Marchand de blé
Marius Autric (1831)	Digne	Cordonnier
Charles Autric (1873)	Toulon	Médecin de la Marine
Étienne Baissade (1851)	Lyon	Docteur en Médecine

Jean-Baptiste Baratte (1805)	Toulon	Officier de santé
Auguste Barralier (1814)	Toulon	Libraire
Paul Barre (1845)	Toulon	Poulier
Charles Barthélémy (1828)	Toulon	Lieutenant de vaisseau
Marius Barthélémy (1865)	Toulon	Aspirant au notariat
Pierre Bastide (1859)	Toulon	Officier d'Infanterie
Jean Bayol (1849)	Eyguières (Bouches-du-Rhône)	Marchand de tissu
Pierre Bellille (1875)	Chindrieux (Savoie)	Médecin
Joseph Bérenguier (1814)	Pignans (Var)	?
Antoine Bernardini (1842)	Castellare (Corse)	Propriétaire
Jacques Berny (1781)	Ollioules (Var)	?
Louis Bertrand (1851)	Arles	Docteur en médecine
Joseph Marius Bertrand (1807)	Toulon	Charcutier
Joseph Bertrand (1856) Fils de Joseph Marius Bertrand	Toulon	Chirurgien de la Marine
Évariste Bertulus (1809)	Toulon	Commis extraordinaire de la Marine
Louis Besson (1855)	Jumeaux (Puy-de Dôme)	Huissier
Romain Blache (1804)	Toulon	Fournisseur de la Marine
Henri Bompard (1832)	Agde (Hérault)	Navigateur
Laurent Bonnardel (1779)	Eyguières (B-d-Rhône)	Confiseur
François Bonnescuelle de Lespinois	Ollioules (Var)	Propriétaire
André Bonsignoro (1864)	Toulon	Écrivain de marine
Adrien Bories (1822)	Montpellier	Pharmacien
Paul Bories (1825)	Montpellier	Pharmacien
Honoré Bouffier (1821)	Solliès-Pont (Var)	Tanneur

Auguste Bourgarel (1819)	Toulon	Marchand toilier
Adolphe Bourgarel (1832)	Toulon	Propriétaire/mère fille d'un officier de marine
Louis Bourgarel (1844)	Avignon (Vaucluse)	Professeur
Louis Boyer (1855)	Toulon	Boulangier
Pierre Brassac (1831)	Craissac (Lot)	Propriétaire
Charles Candiotti (1882)	Fort-de-France (Martinique)	Officier de gendarmerie
Jules Carles (1827)	Bédarieux (Hérault)	?
Frédéric de Carové (1824)	Toulon	Officier militaire
Adrien Cartier (1855)	Toulon	Sous-commissaire
Joseph Cauvet (1847)	Draguignan (Var)	Ébéniste
Denis Chapuis (1815)	Nuits (Côte d'Or)	Médecin
Gustave Charbonnier (1823)	Toulon	Propriétaire/famille liée à la Marine
Marcel Charriez (1851)	Saint-Pierre de la Martinique	??
Albert Chassaniol (1843)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Hypolite (sic) Chataing (1858)	Allevard (Isère)	Docteur en Médecine
Germain Chauvelot (1819)	Dijon	?
Frédéric Chauvin (1875)	Toulon	Médecin de 1 <sup>ère</sup> classe de la Marine
Sauveur Marius Cival (1851)	Toulon	Tailleur de pierres
Ferdinand Collin (1865)	Sainte-Tulle (Basses-Alpes)	Rentier
Guillaume Colson (1824)	Toulon	Lieutenant d'Infanterie de Marine
Charles Coquerel (1822)	Amsterdam	Pasteur
Marie-Baptistin Corneille (1843)	Toulon	Tourneur sur métaux
Joseph Cornibert (1838)	Saint-Tropez	Docteur en médecine
Paul Coste (1841)	La Seyne-sur-Mer	Professeur d'histoire

Gaspard Cotholendy (1824)	Peyrolles (Bouches-du-Rhône)	Propriétaire
Louis Cotte (1840)	Brignoles (Var)	Maçon
Jean-Baptiste Coulomb (1781)	Toulon	?
Vincent Coulomb (1835)	Toulon	Lieutenant de vaisseau
Adolphe Coustan (1843)	Montpellier	Négociant
Pierre Couteaud (1855)	Toulouse	?
Vincent Cristol (1881)	Menton (Alpes-Maritimes)	?
Bernard Cunéo (1834)	Toulon	Maître de cabotage-famille de gens de mer
Antonin Dalmas (1851)	Toulon	Chaudronnier
Ernest Daniel (1843)	Seyne-sur-mer	Commis de marine
André Dauvin (1830)	Toulon	Sergent-major aux équipages
Gustave Decoreïs (1854)	Gorée (Sénégal)	Garde d'artillerie de marine
Paul Degrenand (1864)	Montot (Haute-Saône)	Propriétaire cultivateur
Alphonse Delmas (1837)	Toulon	Marchand bonnetier
Élisée Delmas (1833)	Toulon	Marchand
Arnault Delord (1809)	Perpezac-le Blanc (Corrèze)	?
Paul Desprez-Bourdon (1849)	Toulon	Officier de marine
Gaspard Deville (1812)	Toulon	Agent du commissariat
Jean Dieulouffet (1799)	Rognes (Bouches-du-Rhône)	?
Charles Dumet (1828)	Lyon	?
Hippolyte Duprat (1824)	Toulon	Menuisier-Famille de commerçants

Jules Emily (1866)	Olmeto (Corse)	Notable
Firmin Esclangon (1853)	Toulon	Chef du bureau de la Guerre
Joeph Eydoux (1800)	Toulon	Officier de marine
Fortuné Eydoux (1802)	Toulon	Officier de marine
Aimable Faucon (1853)	Toulon	?
François Féraud (1817)	Trets (Bouches-du-Rhône)	?
Laurent Féraud dit Bérenger-Féraud (1832)	Saint-Paul-du-Var	Chirurgien de la Marine (Laurent Féraud, 1801-1854)
Basile Féris (1848)	Toulon	Chauffeur
Firmin Ferrand (1763)	Toulon	Marchand chandelier
François Ferrat (1753)	Toulon	Aide-chirurgien
Paul Ferrat (1780)	Toulon	Commissaire de la Marine
Paul Ferrat (1805)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Alfred Fleury (1816)	Senlis (Oise)	Maître en chirurgie
Jules Fontan (1849)	Toulon	Sous-chef de manutention de la Marine
Jean Fourcy (1838)	Toulon	Sergent au corps des agents de surveillance des chiourmes
Antoine Fourest (1815)	Toulon	Tailleur d'habits
Paul Gaimard (1793)	Saint-Zacharie (Var)	Notable
Paul Gastinel (1865)	La Motte (Var)	??
Venance Gaymard (1832)	Soleihas (Basses-Alpes)	??
Henri Girard (1862°)	Gray (Haute-Saône)	Mécanicien en chef
André Giraud (1868)	Aix-en-Provence	Vérificateur des tabacs
Pierre Gourrier (1820)	Toulon	Marchand toilier

Ferdinand Gourrier (1824) frère de Pierre Gourrier	Toulon	Marchand toilier
Joseph Gueit (1818)	Toulon	Architecte de la marine
Maurice Guibaud (1874)	Toulon	Capitaine de frégate (2S)
Lucien Guilguet (1885)	Tour d'Aigues (Vaucluse)	Officier
Charles Guillasse (1812)	Toulon	Garçon boucher
Édouard Heckel (1843)	Toulon	Capitaine 3 <sup>e</sup> RIMa
Baptistin Henry (1860)	Toulon	Premier-maître-mécanicien
Dominique Henry (1778)	Entrevaux (Basses-Alpes)	Ancien militaire
Valentin Henseling (1835)	Toulon	Coutelier
Auguste Héraud (1832)	Toulon	Pharmacien de marine
Joseph-François Hernandez (1769)	Toulon	Inspecteur des fortifications de Toulon
Joseph Hugoulin (1818)	Toulon	Boulangier
Pierre Hugues (1775)	Toulon	Maître tailleur
François Infernet (1844)	Toulon	Ferblantier
Pierre Izard (1837)	Castres (Tarn)	?
André Jacquemin (1845)	Toulon	?
Honoré Jacquinot (1814)	Moulins-Engilbert (Nièvre)	?/ frère aîné, officier de marine
Pierre Jourdan (1825)	Mons (Var)	?
Ernest Labadens (1861)	Mirande (Gers)	Chef de bureau dans l'administration préfectorale
Gustave Lambert(1818)	Toulon	Courtier de commerce
Louis Lamolle (1856)	Cette (Hérault)	Commissaire de police
Joseph Lasserre (1874)	Lectoure (Gers)	?
Joseph Laugier (1861)	Claviers (Var)	Mécanicien
Baptiste Laure (1806)	Hyères (Var)	Propriétaire

Jules Laure (1808) frère de Baptiste Laure	Hyères (Var)	Propriétaire
Jean Laure (1818)	Toulon	Aspirant à l'école de chirurgie navale (Toulon)
Louis Laure (1831) Frère de Jean Laure	Toulon	Docteur en médecine
Jean Laurent (1784)	Toulon	Cafetier
Jules Lautier (1865)	Aix-en-Provence	?
Hubert Lauvergne (1797)	Toulon	Capitaine au long cours
Ernest Lauvergne (1827) (fils de Hubert Lauvergne)	Toulon	Médecin de marine
Jean Legrand (1781)	Toulon	Pilote/famille de marins
Jean Leydet (1820)	Toulon	Fidelier (fabricant de nouilles)

Joseph Liffra (1871)	Alès (Gard)	?
Eugène Lion (1838)	Roquebrune (Var)	Propriétaire
Justin Lissençon (1815)	Toulouse	?
François Lota	Saint-Pierre-de-la Martinique	Chirurgien de la Marine
Joseph Maganos (1804)	Toulon	Pharmacien
Joseph Malespine (1824)	Ollioules (Var)	Propriétaire
Paul Malespine (1862) Fils de Joseph Malespine	Toulon	Pharmacien de la Marine
Auguste Marroin (1816)	Toulon	Avocat
François Martel (1787)	Toulon	négociant
Louis Martinenq (1796)	Grasse	Médecin militaire
Jean Martinenq (1842) Fils de Louis Martinenq	Grasse	Médecin de la Marine (1 <sup>ère</sup> classe) à le retraite
Paul Massé	Leblay (Côte-d'Or)	?
Michel Mathis (1840)	Toulon	?

Constant Mathis (1871) Fils de Michel Mathis	Ollioules (Var)	Médecin de la Marine
François Maurin (1844)	Toulon	Menuisier
Alexi Michel (1838)	Vence (Alpes-Maritimes)	?
François Michel	Claviers (Var)	?
Lambert, Jean-Baptiste Michel (1867)	Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes)	?
Joseph Millet (1860)	Orange (Vaucluse)	Docteur en médecine
Godefroy Mittre (1816)	Cuers (Var)	Négociant
Adolphe Mittre (1858) fils de Godefroy Mittre	Gorée (Sénégal)	Pharmacien de la Marine
Edmond Mourron (1869)	La-Seyne-sur-Mer (Var)	?
Antoine Négretti (1860)	Île-Rousse (Corse)	Capitaine des douanes
Dominique Ollivier (1822)	Toulon	Boulangier
Léopold Péliissier (1883)	Lapalme (Aude)	?
Auguste Périer (1840)	Solliès (Var)	Propriétaire
Angel Péthellaz (1852)	Lanslebourg (Savoie)	Greffier
Marius Petit (1841)	Toulon	Calfat
Joseph Pichaud (1851)	Toulon	Commis de la Marine
Antoine Pignoni (1824)	Bastia	?
Alphonse Porte (1842)	Saint-Maximin (Var)	Fabricant tanneur
Mathieu Pozzo di Borgo (1853)	Ajaccio (Corse)	Marchand
Fortuné Racord (1793)	Toulon	Enseigne de vaisseau non entretenu
Jules Racord (1849)	Toulon	Sous-commissaire de Marine
Henri Rey (1829)	Auribeau (alors dans le Var)	?
Auguste Reynaud (1841)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Michel Reynaud (1808)	Toulon	Tailleur d'habits
Ferdinand Reynaud ou Raynaud (1811)	La Roquebrussane (Var)	Agriculteur

Gustave Reynaud ou Raynaud (1855) Fils de Ferdinand Reynaud	Toulon	Chirurgien de la Marine
Eugène Reynaud (1830) Apparenté à Ferdinand et à Gustave Reynaud	La Roquebrussane (Var)	Boulangier
Jean-Joseph Reynaud (1773) Apparentés aux précédents	La Roquebrussane (Var)	Boulangier
Augustin Reynaud (1853)	Colmars (Basses-Alpes)	Instituteur (Mère directrice des postes)
Marie-Joseph Reynaud (1851)	Grenoble	Propriétaire
Auguste Richard (1840)	Toulon	Employé à la recette générale
André Richaud (1815)	Ginasservis (Var)	Négociant
Gaspard Robert (1776)	Toulon	Garçon-jardinier
Hyacinthe Robert (1858)	Toulon	Sous-officier au 4 <sup>e</sup> RIMa
Victor Roche (1851)	Jaujac (Ardèche)	?
Pierre Roubin (1819)	Toulon	Commis de la Marine
Joseph Rouchas (1797)	Toulon	Lieutenant du Port
Denis Roustan (1835)	Nîmes (Gard)	?
Étienne Roustan (1874)	Grasse	?
Alexandre Roux (1840)	Toulon	Commis des subsistances
Jules Roux (1807)	Aix-en-Provence	avocat
Louis Roux (1840)	Laverdière (Var)	?
Paul Roux-Freissineng (1865)	Marseille	?
Marie-Joseph Saint-Pierre (1852)	Allanche (Cantal)	?
Albert Saint-Sernin (1879)	Orgibet (Ariège)	Ancien négociant
Pierre Santelli (1860)	Corte (Corse)	?
Justin Santi (1841)	Mèze (Hérault)	Médecin
René Sarrette (1845)	Paris	?
Charles Ségard (1854)	Toulon	Pharmacien de la Marine
Henri Semelet (1833)	Chassigny (Haute-Marne)	?

Joseph Sénès (1807)	Solliès-Toucas (Var)	?
Jules Ségalas (1822)	Saint-Tropez	?
Michel Simon (1828)	Toulon	Serrurier
Charles Sollaud (1851)	Besançon (Doubs)	Compositeur d'imprimerie
Louis Souleyet	Besse (Var)	?
Mathieu Taddéi di Torella (1864)	Corte (Corse)	?
Paul Talairach (1838)	Perpignan (Pyrénées-Orientales)	?
Jean Textoris (1773)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Pascal Thou (1852)	Momèrs (Hautes-Pyrénées)	Propriétaire cultivateur
Auguste Thoulon (1840)	Toulon	Maître de pension
Louis Thoulon (1867) Fils d'Auguste Thoulon	Saint-Louis du Sénégal	Chirurgien de la Marine
Joseph Toir (1853)	Toulon	Propriétaire
Cyprien Toucas (1833)	Solliès-Toucas (Var)	?
Edmond Valence (1861)	Nancy (Meurthe-et-Moselle)	Négociant
Jean Vantalou (1849)	Courpière (Puy-de-Dôme)	Menuisier
Barthélémy Venissat (1780)	Toulon	?
Alexandre Verguin (1767)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Paul Vigné (dit Vigné d'Octon) (1859)	Montpellier	Boulangier
Gustave Villers (1804)	Toulon	Chirurgien de la Marine
Marius Villers (1807) Frère de Gustave Villers	Toulon	Chirurgien de la Marine
François Villers (1825) Fils de Marius Villers	Toulon	Élève entretenu de la Marine
Édouard Yver (1885)	Ploemeur (Morbihan)	?

## Document 11

Une réalité « pittoresque » et largement insaisissable : les loisirs des marins



carte postale s. d. (vers 1890). Coll. de l'Auteur

### III. LE COMMANDEMENT

#### Document 1

#### Organigramme des forces navales en Méditerranée en 1897

Cet organigramme des chefs de la première armée navale à la veille de Fachoda avec le rappel de leurs carrières montre quelques traits communs des officiers généraux de la Marine à la fin du siècle. Entrés à l'École Navale un peu avant et durant la guerre de Crimée, entrant dans la réserve (CR) au tout début du siècle, ces hommes ont participé à l'expansion coloniale sous l'Empire et reçu leurs premiers grands commandements au début de la décennie 1870. Tous ont appris leur métier et servi sur des unités mixtes. Au sein de ce groupe, émerge une élite servie par ses talents administratifs et diplomatiques (Humann) et de puissants appuis socio-politiques et corporatistes (Humann, La Jaille). Sans être un « fils d'archevêque », Pottier, très apprécié du Quai d'Orsay dans la crise crétoise, bénéficie ultérieurement de son appui. L'arme sous-marine, alors émergente, n'est pas enfin inconnue de certains d'entre eux (Pottier, Godin) qui accompagnent ses premiers pas opérationnels.

Fonctions	titulaires	principaux commandements et postes passés	postes ultérieurs
commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée	VA Edgard Humann (1838-1914)	-Terre-Neuve - DN Extrême-Orient - CEM-Général Marine	- IG Marine (1898) - Pst. Conseil des Travaux (1901-1903)
CEM escadre	CA Fernand André Michel	?	?
Commandant en sous-ordre (1 division)	CA Edouard Pottier (1839-1903)	- Défense sous-marine (Rochefort) - major de la Marine ( <i>idem</i> )	- Crète (1897) - PM-Rochefort (1899) - Division navale EO (1900-1901) - Escadre de la Méditerranée (1902)
Commandant en sous-ordre (1 division)	CA Paul-Charles Dieulouard (1838-1914)	- Station de Granville - Inspecteur général de la Marine (1894)	- PM-Cherbourg (1899) - CR 1903
Commandant l'escadre de réserve	CA Gabriel Henri Godin (1838-1932)	- Ecole des Défenses sous-marines - Ecole des Torpilles - major général(Lorient)	- VA sept. 1899 - CR 1903
Préfet Maritime-Toulon	VA Charles Edouard de la Jaille (1836-1925)	- CEM Général (1885) - DN Extrême-Orient (1891) - PM-Brest (1892-1893) - CeC escadre de la Méditerranée	- Pst du comité des Inspecteurs Généraux (1900) - Sénateur de la Loire-Inférieure
Major Général de la Marine	Paul-Marius Chateauminois	-équipage de la Flotte (Toulon) -cuirassé en escadre (1892)	- CR (1899)
CEM-5 <sup>e</sup> arrondissement	Pierre-Hippolyte Bellanger (1837-1936)	- Direction du port de Cherbourg (1887) - major Marine (1892) - Cmt d'un cuirassé en escadre (1893-1895)	- PM-Toulon (intérim) - CR (1899)

## Document 2

## Organigramme des fonctions de commandement en Méditerranée en 1898

Fonctions	Marins en fonctions	Date d'entrée à l'École Navale
Commandant-en-chef de l'escadre de la Méditerranée et du Levant	VA Edgard Humann	(7 mai 1838)
CEM escadre	CA Fernand André Michel	2 novembre 1838
Commandant une division de l'escadre	CA Edouard Pottier	7 janvier 1840
Commandant une division de l'escadre	CA Paul-Charles Dieulouard	25 juillet 1838
Commandant la division de réserve	CA Gabriel Henri Godin	27 novembre 1838
Préfet-Maritime Toulon	VA Charles Edouard de la Jaille	7 janvier 1836
Major Général de la Marine	CA Paul-Marius Chateauminis	16 janvier 1837
CEM du 5 <sup>ème</sup> Arrondissement	CA Pierre-Hipolyte Bellanger	21 octobre 1837
Commandant « Marine Algérie »	CA Eugène Michel Mac-Guckin de Slane	29 octobre 1836

### Document 3

#### « Il aura des protecteurs et des amis naturels : il servira sous son oncle, avec son cousin, avec ses frères<sup>179</sup> » : Pratiques, effets et atouts du patronage naval

Ponctuellement ou régulièrement, mais souvent dès les tout premiers embarquements, les carrières des officiers généraux ont bénéficié de la faveur dynastique, parlementaire et ministérielle et surtout d'appuis proprement navals. Les vies professionnelles de plusieurs chefs de l'escadre d'évolutions et de leurs subordonnés immédiats — Gicquel des Touches, Lejeune, Galiber, Fournier et Boué de Lapeyrère — sont ainsi marquées par l'empreinte du patronage naval<sup>180</sup>. Le favoritisme naval, familial ou non, n'a pas suscité d'étude spécifique en France. Dans son travail doctoral, Michèle Battesti l'évoque souvent en retraçant la carrière des porphyrogénètes et autres « fils d'archevêques », mais sans en examiner les temps forts ni les mécanismes. Pour Philippe Masson, le népotisme comme le favoritisme sont des maux inévitables dans une étroite société militaire où l'avancement est ralenti, ce qui est le cas au début du siècle<sup>181</sup>. Étienne Taillemite, dont on a tant de fois ici exploité le dictionnaire biographique, en reste, pour les cas les plus discrets — Lavaud<sup>182</sup> — et les plus manifestes — Rigny<sup>183</sup>, Hamelin —, à l'euphémisme courtois. Sans doute, le favoritisme avéré a semblé trop évident à ces historiens si familiers des affaires navales pour ne pas avoir à le souligner. Comme il est loin d'être homogène et d'une égale puissance, le patronage mérite d'en considérer les formes et les mécanismes. Non sans raison, Géraldine Barron-Fortier signale dans la carrière de l'amiral Pâris, un des grands talents du Second empire, le recours aux patrons comme aux proches, avant d'exposer les effets comme les limites de leurs interventions<sup>184</sup>.

Ce patronage que les Britanniques nomment *interest* n'est nullement un monopole naval, les familles, les ministres, les administrations civiles, le monarque, enfin faisant entendre leurs voix. Sous le Second empire, les recommandations de l'Aumônerie générale de la Marine pour avancer la carrière de quelques protégés sont assez banales pour ne pas étonner leurs lecteurs. La faveur d'un embarquement « au choix », la demande d'une décoration ou d'une promotion émanent également de tous les horizons familiaux et professionnels d'un marin : ses parents, ses beaux-pères, ses épouses ou ses oncles<sup>185</sup>. Les interventions incessantes du beau-père de l'amiral Jauréguiberry sont d'une notoire intensité, mais en rien singulières, et rappellent, à un demi-siècle de distance, les sollicitations répétées de l'abbé de Croisilles pour son neveu, Dumont d'Urville<sup>186</sup>. Rien ici de bien singulier, l'appui gouvernemental étant une pratique ordinaire dans la *Navy* de l'ère géorgienne et des premiers temps de l'ère victorienne. Cette ingérence des familles et de leurs alliés et amis influents prospère sous les régimes les plus démocratiques, et d'une certaine manière, connaît un âge d'or à la Belle époque. Non sans en rire, François Darlan, qui a disposé d'un solide patronage

<sup>179</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>180</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p. 282-283 ; J. -Ph. Zanco, *Boué de Lapeyrère (...)*, *op. cit.*, p. 86-90.

<sup>181</sup> P. Masson dans A. Corvisier (sous la direction de), *Histoire militaire (...)*, *op. cit.*, t. 3. , p. 151-152.

<sup>182</sup> Art. « Hamelin (Ferdinand, Alphonse) (1796-1864) », TAILLEMITE, p. 236 ; *idem*, « Charles-François Lavaud, de la Nouvelle-Zélande à Tahiti », *Journal de la Société des Océanistes*, n° 74-75, t. 38, 1982, p. 94.

<sup>183</sup> Article, « Rigny (Henri-Marie-Daniel Gaultier, comte de) (1782-1835) », Taillemite, p. 452-453.

<sup>184</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation (...)*, *op. cit.*, p. 114-116.

<sup>185</sup> J. Martinant de Préneuf, « L'amiral de Cuverville... », art. cité, p. 124-125.

<sup>186</sup> Y. Jacob, *Dumont d'Urville*, *op. cit.*, p. 24-27 et p. 35.

politique et naval dans sa jeunesse, aimait se dire « l'officier le plus pistonné de sa génération »<sup>187</sup>. Un aveu sans honte, car il n'y a alors rien de choquant à reconnaître publiquement de tels coups de pouce familiaux, parlementaires et ministériels. L'avancement d'une carrière publique, avec ses bénéfices honorifiques et financières, n'est-il pas, en cet âge bourgeois et socialement conservateur, une affaire hautement respectable<sup>188</sup> ? Solliciter une décoration pour un parent — ainsi Aube, beau-frère de Faidherbe — obtenir pour un fils un commandement, demander une promotion pour le protégé d'un ministre, c'est d'abord manifester le capital social de l'officier pour lequel on intervient. Il s'agit aussi de réparer une injustice flagrante, de combattre la malchance et la concurrence quand les postes deviennent rares, ce qui est le cas entre la fin de l'expédition du Mexique (1867-1868) et le réveil colonial et naval des années 1880<sup>189</sup>.

Tout en admettant l'ingérence civile — cléricale, dynastique, parlementaire, administrative —, l'institution navale entend être la première à peser sur l'avancement des carrières de ses cadres tout en veillant à ne pas permettre à un cercle « d'amitié et de secours mutuels » — les « Amis de ... » — de monopoliser les meilleurs postes<sup>190</sup>. S'appuyant sur leurs réseaux amicaux et faisant jouer les liens de la parenté et de la gratitude, les officiers se démènent donc pour faire souvent embarquer leurs proches — fils, neveux, frères cadets —, qui accumulent ainsi — s'ils survivent — les précieuses années de service à la mer sans lesquelles les promotions et les décorations tardent à venir. Convaincus de la supériorité d'une formation précoce à la mer, sous l'égide de commandants consciencieux, de nombreux officiers français ont, en outre, voulu corriger l'enseignement jugé trop abstrait de l'École Navale, par un apprentissage « familial », bienveillant, mais exigeant. Sous la monarchie de Juillet et le Second empire, le patronage et le népotisme navals consistent donc à placer le rejeton d'une famille militaire et navale sous l'oeil et la main d'un parent ou « allié » de la famille qui le prend comme officier d'ordonnance ou comme aide de camp<sup>191</sup>. Les exemples ici de cette formation hybride, entre deux âges éducatifs, sont légion au premier XIX<sup>e</sup> siècle. Succédant à Hamelin en 1855, le VA Bruat (1796-1855) prit en 1848, comme aide de camp, son neveu, Marius Bruat (1828-1874), nouvellement promu enseigne de vaisseau. Ce dernier suivit son oncle aux Antilles puis dans l'Atlantique, avant de servir, en 1859, sous les ordres immédiats de Pierre Jurien de la Gravière<sup>192</sup>. Comment s'étonner de la présence en 1856 de Fortuné Odet-Pélion, le fils du CA Pélion, au sein de l'EMG comme aide de camp du chef d'état major de la Flotte<sup>193</sup> ? Un autre porphyrogénète s'il en est, l'amiral Jean Jurien de la Gravière, est, durant deux années (1830-1832), l'aide de camp de l'amiral Lalande, un proche ami de son père, avant de servir dans les mêmes fonctions, pendant quelques mois en 1843, sous les ordres d'une autre gloire de l'Empire, le premier baron Roussin (1781-1854) quand ce dernier revient à la rue Royale<sup>194</sup>. Ces habitudes familiales,

<sup>187</sup> Bernard Costaglia, *Darlan. La collaboration à tout prix*, CNRS éditions, 2015, p. 19.

<sup>188</sup> Martin Motte, *Une éducation géostratégique (...)*, *op. cit.*, p. 161 ; G. Salkin-Laparra, *Marins et diplomates*, *op. cit.*, p. 17-18.

<sup>189</sup> Louis Reybaud, « De l'équilibre... », art. cité, p. 584 ; Anonyme, « La Marine et son budget », *Revue des Deux Mondes*, vol. 18, novembre-décembre 1876, p. 18-19.

<sup>190</sup>É. Tréfeu, *Nos Marins*, Paris, Berger-Levault, p.93.

<sup>191</sup> G. de La Landelle, *Le Tableau de la mer (...)*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>192</sup>Art. « Bruat (Émile-Marius) (1828-1874) », TAILLEMITE, p. 76-77.

<sup>193</sup> Jean Leduc, *D'un Empire à l'autre. Les Pellion. Cavalier et Marins au service de la France (1809-1868)*, Éditions du Gerfaut, 2003. p. 393.

<sup>194</sup>É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p. 26-32; 42 ; Jurien de la Gravière, *L'amiral Roussin*, Paris, Plon, 1888, p. 2 ; art « Jurien de la Gravière (Jean-Pierre-Edmond) (1812-1892) », TAILLEMITE, p. 269 ; « Roussin (Albin-Reine, baron) (1781-1854) », *ibidem*, p. 470.

communes dans les autres marines européennes, se poursuivent sous la III<sup>e</sup> République. À peine débarqué du *Borda*, en août 1870, Marie-Pierre de Fauque de Jonquières (1850-1919) embarque sur le navire de son père, commandant alors la *Gauloise*, où il sert en 1871, comme aspirant de majorité. Remplissant à plusieurs reprises les fonctions d'officier d'ordonnance entre 1872 et 1876, il sert de nouveau sous les ordres de son père qui, sur la *Magnanime* commandait en sous-ordre dans l'escadre d'évolutions<sup>195</sup>. Dans ces conditions, rien de bien surprenant donc de voir à la tête de l'escadre des noms bien connus : de Genouilly, Jurien de la Gravière, ou Cuverville<sup>196</sup>. Comme l'escadre n'est pas la chasse gardée d'une poignée de dynasties navales, le risque de clubisme médiocratique est contré par l'admission de talents nouveaux et parfois la main (fort visible) du gouvernement.

Au-delà des cercles familiaux étroits et proches — fils, filleuls, cousins — pour lesquels on peut parler de népotisme, le patronage s'étend aux subordonnés comme à des « hommes nouveaux »<sup>197</sup>. La reconnaissance et la fraternité d'armes jouent dans cette ingérence protectrice et toute méritocratique. Se jetant devant l'amiral Hamelin, le LV Zédé est grièvement blessé, le 17 septembre 1854, lors du bombardement de Sébastopol. Échappant à l'amputation, Zédé bénéficie de la haute protection de l'amiral qui en fait son aide de camp et lui assure de prompts et beaux commandements. Plus ordinairement, il s'agit d'aider un subordonné méritant ou un « fistot » que l'on a repéré pour des capacités hors de commun<sup>198</sup>. Sans fortune ni appui familial, l'amiral Bruat est certes l'enfant de ses oeuvres, mais trouve dans l'amiral de Rigny, son supérieur à Navarin, un patron bienveillant et dont la veuve servira, en 1841, ses campagnes matrimoniales en facilitant son entrée dans une famille de notables aixois<sup>199</sup>. Ayant apprécié en 1875 les talents de cet officier venu de la marine marchande, Théophile Aube prend comme second en Océanie le LV Paul-Émile Lafontaine qui le suit en qualité d'aide de camp sur le *Trident*, quand Aube assume le commandement de l'escadre d'évolutions de 1884 à 1885<sup>200</sup>. L'avancement du CF Amédée Courbet au grade de capitaine de vaisseau en mai 1873 doit beaucoup à l'arrivée, rue Royale, de l'amiral d'Hornoy de Dompierre qui l'avait remarqué au Levant, avant d'en faire son chef d'état-major au sein de la division navale cuirassée<sup>201</sup>. L'année suivante, d'Hornoy prend le CV Courbet avec lui sur l'escadre d'évolutions. Le brillant chef d'état-major trouve également dans l'amiral Cloué, alors ministre de la marine et ancien commandant de l'escadre, un patron attentif<sup>202</sup>. Appréciant beaucoup le CV Paul-Marius Chateauminois, commandant le cuirassé *Redoutable* dans l'escadre d'évolutions qu'il commande, son ami, l'amiral Rieunier le promeut contre-amiral ce qui permet à Chateauminois d'entrer dans le cercle étroit des chefs de l'escadre à la fin du siècle<sup>203</sup>. Un chef peut enfin vouloir corriger une injustice ou gommer les effets d'une mauvaise notation passée. Fils d'un

<sup>195</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, (...), *op. cit.*, p. 212.

<sup>196</sup> Y. Le Gallo, *Études sur la marine et l'officier de Marine. Brest et sa bourgeoisie sous la monarchie de Juillet*, *op. cit.*, t. 1, p. 178-179 ; É. Taillemite, « Un amiral-ministre polytechnicien, Rigault de Genouilly », *art. cité*, p. 5-6.

<sup>197</sup> G. Barron-Fortier, *Entre tradition et innovation* (...), *op. cit.*, p. 172.

<sup>198</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins* (...), *op. cit.*, p. 327-331.

<sup>199</sup> G. Benoît-Guyod, *Bruat, Amiral de France*, *op. cit.*, p. 183-184

<sup>200</sup> Dominique Delord, Préface à l'édition du journal de Paul-Émile Lafontaine, dans Paul-Émile Lafontaine, *Campagne des mers du Sud, faite par le Seignelay de 1875 à 1879*, *op. cit.*, p. 28.

<sup>201</sup> É. Tréfeu, *Nos Marins*, *op. cit.*, p.95 ; art. « Courbet (Amédée-Anatle-Prosper)(127-1885), Taillemite, p. 113.

<sup>202</sup> Jean-Philippe Zanco, *Boué de Lapeyrère* (...) *op. cit.*, p. 86-87.

<sup>203</sup> On consultera un travail documentaire fort riche déposé sur le site école.nav.traditions au nom de « Paul-Marius Chateauminois (1837-1916) » qui donne des indices variés sur cette amitié très ancienne et cette promotion.

demi-solde très attaché à l'Empire, Romains-Desfossés souffrit quelque peu de cette situation au début de la Restauration avant de recevoir, en 1828, sa première promotion grâce aux efforts répétés de son commandant. Les bénéfices réciproques de ces liens d'affection et de soutien entre patrons et protégés sont de toute évidence considérables. Ils assurent au protecteur une équipe éprouvée et loyale. Devenu ministre de la Marine en 1910, « l'amiralissime gascon » s'entoure de subordonnés qu'il a connus en mer du Chine puis en Méditerranée<sup>204</sup>. Les appuis rendus obligent le protégé à redoubler de zèle. Le clientélisme se fait alors méritocratique ou plus exactement, le mérite s'associe au patronage, comme autrefois les « bons » corsaires attiraient les meilleurs éléments. La gratitude que l'on doit à son ancien patron s'étend bien sûr aux proches de ce dernier. Placé à la tête de la division de l'Adriatique en 1859, Jurien rend la courtoisie (posthume) à son ancien chef, mort brutalement en 1855, en prenant comme aide de camp son neveu, le LV Marius Bruat (1928-1874). Le même Jurien entretient des liens d'affection avec son filleul, le futur amiral Roussin, dont le père avait appelé Jurien à son état-major.

Malgré ses injustices et les philippiques qui le flétrissent, surtout durant et après le ministère Pelletan (1902-1905)<sup>205</sup>, le patronage naval a été perçu par la plupart des marins comme une pratique complexe et bien utile pour répondre à l'urgente nécessité d'une rude concurrence<sup>206</sup>. Pour ceux qui sont les premiers de leurs familles à rentrer dans la Marine, un phénomène de plus en plus fréquent au XIX<sup>e</sup> siècle, et pour ceux qui n'ont pas de parent influent ou qui sont nés dans une famille modeste de gens de mer et d'artisans des ports, l'appui d'un chef est un moyen sûr d'avancer leur carrière<sup>207</sup>. Rien ici par ailleurs d'inédit, toutes les marines européennes pratiquant ces amitiés bienveillantes, ni de choquant, tant que le protégé est un officier zélé doublé d'un fin marin, les critiques accablant, en revanche, les parasites et les « fins de race »<sup>208</sup>. Bénéficiant bien souvent donc à des sujets d'élite, le patronage naval limite, dans une certaine mesure, le népotisme des dynasties militaires, mitige le favoritisme ministériel, réduit les effets de l'ancienneté, corrige enfin les effets des (rares) inimitiés politiques sur l'avancement<sup>209</sup>.

---

<sup>204</sup> *Ibidem*, p.122.

<sup>205</sup> <https://www.colsbleus.fr/articles/10706>

<sup>206</sup> Un officier de Marine, « Les réformes de notre marine militaire », *Revue des Deux Mondes*, Mars 1871, p. 560 ; O. Girardin-Thibeaud, *Les Amiraux de Vichy*, *op. cit.*, p. 101-111.

<sup>207</sup> Dominique Delord, Préface à l'édition du journal de Paul-Émile Lafontaine, dans Paul-Émile Lafontaine, *Campagne des mers du Sud, faite par le Seignelay de 1875 à 1879*, *op. cit.*, p. 28.

<sup>208</sup> Sir John Briggs, *Naval Administration 1827 to 1892. The experience of 65 years*, p. 29.

<sup>209</sup> Cf. Comte Bouët-Willamez, « La flotte française en 1852 », *art. cit.*

**IV.**  
**UN CORPS EXPOSÉ ET FRAGILE : MALADIES ET SOINS**

**Document 1**

**Tableau des principales maladies et blessures dénombrées sur le vaisseau mixte *Algésiras*  
(1861)**

<b>Clinique interne (maladies - épidémies)</b>	<b>Nombre de cas enregistrés</b>	<b>En pourcentage sur les 491 cas signalés</b>
Angines	57	11,6
Pneumonies	108	21,9
Embarras gastriques	57	11
Choléra sporadique	67	13,6
Cystites	75	15,2
<b>Clinique externe (blessures, maladies de la peau, maladies vénériennes)</b>	<b>Nombre de cas enregistrés</b>	<b>En pourcentage sur les 856 cas signalés</b>
Contusions	113	12,7
Plaies	182	21,2
Brûlures	19	2,2
Entorses	80	9,3
Abcès	123	14,3
Furoncles	166	19,3
Panaris	36	4,2
Maladies vénériennes	64	7,4

Source : SHD-V-M, CC 2-956, Chirurgien de 1<sup>re</sup> classe Charles Louvel, « Rapport médical de l'année 1861 », 1<sup>er</sup> janvier 1862.

## Document 2

### Croisière paisible au Levant au lendemain des massacres du Liban (1860-1861)

La corvette à vapeur *Euménide* est déployée au Levant dans le douloureux contexte des massacres du Liban. Armée à Toulon en juillet 1860, elle quitte ce port le 15 août, rallie les Détroits en septembre et fait office de stationnaire jusqu'au printemps 1861, avant de rejoindre la mer Egée. En dépit de quelques escales sur la côte d'Asie Mineure (Smyrne), sa croisière consiste à visiter les îles helléniques et ottomanes de la mer Egée. À aucun moment, la corvette ne se montre sur les côtes du Liban et de la Syrie où le gouvernement a tout intérêt à montrer des navires plus puissants et mieux armés. Après quatorze mois de croisière, l'*Euménide* rejoint Toulon via Messine. Ponctuée par un très grand nombre d'escales (37 dont 27 entre le 4 juin (Candie) et le 11 octobre (Messine), la croisière parut au médecin-major une navigation sans rien de remarquable. Les bénéfices de certains sites jugés salubres (Smyrne) comme les risques sanitaires posés par les plaines marécageuses (La Sude) étaient bien connus. Si la croisière fut précocement endeuillée par le décès d'un homme, l'équipage ne souffrit d'aucune épidémie et les accidents n'ont compromis ni la vie ni l'intégrité des blessés soignés à bord ou débarqués. Étrangement, si l'on pense aux longues escales, les maladies vénériennes épargnèrent (relativement) l'équipage. Sans relief, ce rapport n'en présente pas moins plusieurs traits intéressants : l'importance des mesures préventives, la lutte pied à pied contre l'humidité, l'appui relativement important des établissements hospitaliers européens pour tous les cas difficiles. De retour en mer Egée, la corvette *Euménide* y montra de nouveau le pavillon en menant quelques missions de transport pour le compte des savants français, ce dont parle Émile Gebhart dans ses *Souvenirs d'un vieil Athénien*. La corvette finit sa carrière sur la route postale et logistique de l'Algérie.

Corvette à vapeur *l'Euménide*  
Rapport médical de fin de campagne 1860-1861  
 Chirurgien-major M. Moisson,  
 Chirurgien de 2<sup>e</sup> classe

La corvette à vapeur *l'Euménide* de 500 chevaux, 4 canons, 128 hommes d'équipage, a été armée à Toulon le 12 juillet 1860. *L'Euménide* est un bâtiment en fer, très vaste eu égard au nombre d'hommes qu'il est destiné à recevoir<sup>210</sup>.

Le logement de l'équipage est situé dans le faux-pont avant, il est assez grand pour recevoir facilement un hamac pour chaque homme, il est bien aéré par de nombreux hublots assez élevés au-dessus de la flottaison pour être presque toujours ouverts pendant le jour, même à la mer dans les temps ordinaires. La paroi du navire qui est en fer, rendait nécessairement les variations atmosphériques très sensibles à l'intérieur, mais le commandant<sup>211</sup>, par les bonnes mesures hygiéniques, qu'il a su prendre, a rendu ces changements de température souvent peu sensibles. Pendant l'été, les tentes étaient toujours dressées<sup>212</sup>, pendant le jour au mouillage, le pont était fréquemment arrosé, et l'évaporation entretenait un refroidissement notable. La partie de l'hiver

<sup>210</sup> Lancée en 1848, cette corvette à roues qui est vouée au transport de troupes, n'entre pas au service actif avant le début de la Guerre d'Orient, sa machine posant initialement de grosses difficultés. Un cliché visible sur <http://dossiersmarine.fr/c-r.htm>

<sup>211</sup> Le CF Louis Rousseau de Fayolle (1816-1899) [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_durousseau\\_louis.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_durousseau_louis.htm)

<sup>212</sup> Que l'on nomme tauds ou cagnards.

passée à Constantinople a été froide et humide : des pluies continuelles, depuis la fin d'octobre jusqu'au mois de janvier, ont fait place alors à la neige et à la glace, le thermomètre, au mois de janvier et au commencement de février, descendait la nuit en moyenne à - 6° ou à -8° et c'était à peine, si, vers une heure ou deux de l'après-midi, il regagnait 0°. Pendant toutes ces intempéries atmosphériques, nous étions à Constantinople au mouillage de Tophane : le taud était presque constamment en place ; on ne le serrait que dans les rares embellies, lorsque le soleil se montrait et pouvait dessécher un peu le pont. Les hommes de quart étaient donc abrités contre la pluie et le vent par le taud ; ainsi que ceux que les divers exercices appelaient sur le pont. On profitait du séjour de la plupart des matelots à l'intérieur pour dessécher le logement de l'équipage et de la cale avant, au moyen de brasiers de charbons ardents que l'on y entretenait pendant trois à quatre heures<sup>213</sup>. Des manches à vent et les ouvertures des hublots permettaient à l'aération de se faire convenablement et prévenaient la viciation (sic) de l'air par les gaz carboniques provenant de la combustion. Le froid très vif du pont était peu sensible pour les hommes que l'on maintenait constamment en mouvement par des exercices : on les faisait souvent courir pour les réchauffer, on leur permettait presque tous les jours, en dehors des exercices réglementaires, divers jeux, qui rendaient la circulation plus active et la (?) plus complète. Enfin lorsque, des corvées, en dehors du navire, avaient laissé les matelots exposés à la pluie, on veillait à ce qu'ils changeassent complètement de vêtements ; les vêtements mouillés<sup>214</sup> étaient mis à part et exposés au soleil dès qu'il venait à se montrer<sup>215</sup>.

Pendant la station de *l'Euménide* dans le Levant, nous ne nous sommes jamais trouvés sous des influences locales trop mauvaises, aussi la santé de l'équipage a-t-elle été en général assez bonne, il y a eu fort peu de malades : lorsque nous quittâmes Toulon au mois d'août, la ville et la rade étaient dans d'assez mauvaises conditions hygiéniques ; il y avait de fortes chaleurs, les travaux de l'arsenal de Castigneau avaient mené des bouleversements dans des terrains marécageux, et de dégagement des miasmes dont l'influence mortifère avait donné lieu à quelques accès pernicieux à l'hôpital du bague et à l'hôpital principal. *L'Euménide* après son départ présenta un cas grave de fièvre pernicieuse (forme classique) dont nous parlerons plus tard. Mais notre éloignement du port fit cesser cette fâcheuse influence : à Malte, l'état sanitaire était satisfaisant, nous n'y restâmes que deux jours<sup>216</sup>. Arrivés dans le Bosphore, nous prîmes mouillage devant Thérapia<sup>217</sup> sous le cap qui est au nord-Ouest de Beïcos<sup>218</sup> : la position du navire était fort avantageuse au point de vue hygiénique, la chaleur du jour était très tempérée par une brise fraîche venant de la mer Noire, nous

---

<sup>213</sup> Ces braséros mobiles sont un procédé connu.

<sup>214</sup> Bien évidemment, cela suppose des effets de recharge qui sont réglementaires au premier XIX<sup>e</sup> s. Le vrai problème est donc de sécher le plus vite possible les vêtements trempés d'eau de pluie.

<sup>215</sup> Ce qui signifie l'absence de séchoirs ou d'un local proche des machines ou de la machine distillatoire.

<sup>216</sup> Sans doute pour charbonner. La compagnie des Messageries Impériales y dispose d'importantes réserves de combustible.

<sup>217</sup> Au nord de Stamboul, le quartier huppé de la capitale et le quartier consulaire et diplomatique.

<sup>218</sup> Qui se trouve sur la rive asiatique du Bosphore.

nous trouvions au vent du point malsain de la côte de Beïcos dont les marins auraient pu donner lieu à quelques fièvres intermittentes<sup>219</sup>.

Au moins de novembre nous amenâmes le personnel de l'ambassade à Constantinople et nous mouillâmes à Tophane à 100 mètres environ de l'artillerie<sup>220</sup>. Il n'y eut rien de saillant à noter : le froid devint très vif surtout à partir du 20 décembre, jusqu'à cette époque, une température moyenne de 10 à 15 degrés centigrades et des pluies et des brouillards continuels.

Le 5 février 1861 nous partîmes de Constantinople pour nous rendre au Pirée où nous restâmes jusqu'à la fin du mois d'Avril<sup>221</sup>. La rade du Pirée est très salubre surtout l'hiver, la température en Février est assez élevée dans la journée (+ 2 °) mais les nuits étaient assez fraîches (10 °). Il n'y eut guère de variations thermiques que vers la fin de mars où arrivèrent quelques jours de pluie et où la température moyenne du jour s'abaissa à + 15 °<sup>222</sup>.

A la fin du mois d'avril, quelques troubles ayant eu lieu à Candie<sup>223</sup>, *L'Euménide* y fut expédiée : nous allâmes prendre l'entrée à La Canée<sup>224</sup> et le même jour nous prîmes le mouillage à La Sude. La rade de La Sude est située à l'est de La Canée dont elle est séparée par une langue de terre de 4 kilomètres carrés<sup>225</sup>. Cette baie extrêmement longue de l'Est à l'Ouest et bordée de montagnes élevées presque toujours couvertes de nuages et causant par cela même de fréquents orages suivis de pluie ; le fonds de la rade formé par un terrain plat et marécageux doit donner lieu à des fièvres intermittentes dans le pays ; le vent d'Ouest, qui règne presque toujours, passe sur les marais et delà sur la rade et doit être une cause de maladies pour les équipages qui sont à ce mouillage ; mais au rapport des médecins du pays, les fièvres quelque fois très graves ne règnent que vers le mois de septembre, ce qui s'explique assez facilement, car la chaleur est une circonstance prédisposante favorable à l'invasion de la fièvre paludéenne et, en second lieu, les marais de La Sude submergés par les pluies de l'hiver ne donnent lieu à des dégagements pernicieux que lorsque la sécheresse et l'élévation de la température ont amené la disparition d'une grande partie de l'eau qui recouvre les vases. Aussi *L'Euménide* quittant ce mouillage à la fin du mois de mai fut-elle à peu près préservée de l'évasion des fièvres intermittentes<sup>226</sup> car les chaleurs régnaient à peine depuis quelques jours.

---

<sup>219</sup> Cette méfiance des territoires paludéens est un trait commun des rapports médicaux comme l'est la recherche des mouillages abrités des fortes chaleurs et parcourus par des brises. Rien ne montre mieux ici la doctrine de prévention néo-hippocratique.

<sup>220</sup> Qui donne son nom à ce quartier.

<sup>221</sup> Le Pirée s'impose comme centre de la station du Levant au début de la décennie 1860, son rôle géopolitique émergeant au détriment de Smyrne durant la guerre de Crimée.

<sup>222</sup> La précision des relevés de température ne doit pas étonner, le médecin du bord étant chargé de relever les pressions et les températures plusieurs fois par jour, le lien causal entre les données atmosphériques et l'état sanitaire du navire, particulièrement en période épidémique, faisant consensus. Cette collecte est également le socle de toute géographie médicale.

<sup>223</sup> L'île de Crète. Les deux noms sont communément employés.

<sup>224</sup> Capitale commerciale et administrative de l'île, siège des agences consulaires.

<sup>225</sup> Il s'agit de l'Akrotiri.

<sup>226</sup> Ou malaria dont l'étiologie exacte est alors inconnue, la doctrine environnementale ou miasmatique permettant de repérer toutefois et d'éviter les zones à risque.

De Candie nous allâmes à Caxo, Santorin puis au Pirée, à Vourlac enfin à Smyrne<sup>227</sup>. Je ne parlerai pas de Cano qui n'est qu'un rocher présentant à peine quelques traces de terre végétale. Nous restâmes trop peu de temps à Santorin pour y recueillir de renseignements sur le pays. La rade de Smyrne, où l'on mouille à Smyrne ou à Vourlac, est le point le plus agréable de la station durant l'été. La température est toujours assez élevée dans tous les points de l'archipel mais à Smyrne, le vent de Nord-Ouest qui règne pendant le jour rend la chaleur beaucoup plus supportable. Les seuls marais qui pourraient donner des fièvres sont à la pointe, sous le vent par rapport aux navires. Les équipages peuvent se baigner tous les soirs.

De Smyrne nous fûmes expédiés à Thasso, de là nous revînmes à Ténédos, Méthelin et de nouveau à Smyrne. Nous ne fîmes qu'un séjour de quelques heures, dans ces différents points et ils n'offrent rien à dire sous le rapport médical.

Le 8 août, nous arrivâmes à Rhodes, après avoir passé 8 jours, en rade de Vourlac, puis nous visitâmes tour à tour Syra, Le Pirée, Parékchia, Marmara, Antiporos, Santorin, Milo, Nauplie de Romanie<sup>228</sup>. Enfin le 19 septembre, nous revenions au Pirée d'où *L'Euménide* est repartie le 7 octobre pour se rendre en France. Le peu de temps que nous avons passé dans ces différents mouillages ne m'a pas permis de constater (rien) de particulier. Je suis parti le 20 septembre pour me présenter au concours qui s'ouvrait à Toulon le 1<sup>er</sup> octobre, ainsi n'ai je pas à parler du retour en France pendant lequel le service de santé fut confié à M. Causin, chirurgien de 3<sup>e</sup> classe. Le manque d'instruments<sup>229</sup> ne m'a pas permis de recueillir d'observations météorologiques pendant cette station.

Je vais maintenant parler des différentes affections que j'ai eu à traiter à bord, je ne mentionnerai que les plus importantes qui sont en très petit nombre, la plupart des exempts de service s'étant presque toujours composés d'hommes atteints d'affections chirurgicales bénignes telles que furoncles, panaris, abcès. Deux jours après notre départ de Toulon, le nommé Cosléon, ouvrier mécanicien, succombe à une fièvre pernicieuse<sup>230</sup> (forme ataxique) ; il s'était présenté la veille à la visite souffrant (?) de la céphalalgie et quelques frissons, je le fis coucher et lorsque les sueurs arrivèrent, je lui administrai du sulfate de quinine, néanmoins le lendemain, vers une heure de l'après-midi, les frissons reparurent beaucoup plus intenses puis survinrent un délire tranquille, des soubresauts de tendons, de la cardiologie et malgré une médication énergique (sinapismes aux

---

<sup>227</sup> Une croisière vers le Nord, avant de rallier l'Asie Mineure.

<sup>228</sup> Une croisière dans les eaux du royaume hellénique donc. Les îles Ioniennes sont alors encore protectorat britannique.

<sup>229</sup> Hormis un thermomètre.

<sup>230</sup> Que l'on appelle aussi accès pernicieux. Forme grave, parfois mortelle, du paludisme. Cette fièvre débute par une prostration, une baisse de l'énergie cardiaque, des sueurs froides, un bleuissement de la peau et des muqueuses, des vomissements et des diarrhées entraînant une déshydratation. Il existe une forme cérébrale, dans laquelle le coma précède des tremblements, un délire et une fièvre très élevée. C'est ici la seconde forme qui semble avoir précédé le décès.

<https://www.doctissimo.fr/sante/dictionnaire-medical/fievre-pernicieuse>

membre inférieurs<sup>231</sup>, vésicatoires<sup>232</sup>, ?, sulfate de quinine à haute dose<sup>233</sup>), il mourut à 10 heures et demi le soir. Pendant les mois d'août, septembre, et octobre que nous passâmes en grande partie au mouillage de Thérapia, nous n'eûmes que fort peu de malades, une stomatite, deux otites, quelques diarrhées, une indigestion assez grave chez un novice qui s'était enivré à terre, une fracture de l'extrémité intérieure du cubitus, (...), enfin deux dysenteries dont l'une fut compliquée de névralgie lombo-abdominale et me prescrivit le renvoi en France du malade. Nous prîmes notre mouillage d'hiver à Tophane, le novice Guyadec tomba du pont<sup>234</sup> dans la machine sur des seaux à escarbille qui se trouvaient devant les fourneaux<sup>235</sup> : on le porte dans l'avant-carré<sup>236</sup> et je constatai l'existence d'une plaie rectiligne produite comme par un instrument tranchant et obliquement dirigée vers la partie gauche de la face du sillon mento-labial<sup>237</sup> (?) ; la solution de continuité n'intéressait que la peau. Une autre plaie plus profonde, plus étendue (...) occupant la face antéro-interne de la jambe gauche et intéressant la peau et le tissu cellulaire sous-cutané en laissant à découvert la couche musculaire superficielle. Pas de fracture<sup>238</sup>. Aucun accident ne suivit cette blessure : j'appliquai de nombreux points de suture et j'envoyai le malade à l'Hôpital français de Péra<sup>239</sup>. La plaie de la face se réunit par la première intervention, celle de la jambe fut beaucoup plus longue à se cicatriser ce qui s'explique par la moins grande vascularité des tissus de cette région et aussi par l'irrégularité plus grande des bords de la plaie, qui présentaient quelques lambeaux contus, au reste (...) les quelques points de suture placés à la jambe avaient surtout pour but d'empêcher un trop grand écartement. Il est à noter que pendant notre séjour à Tophane nous n'avons eu que quelques bronchites, mais aucune infection grave des poumons, malgré l'humidité et l'abaissement considérable du thermomètre.

Du mois de février à la fin d'Avril, rien de particulier. En mai, pendant notre séjour en rade de La Sude, nous vîmes apparaître le commencement des chaleurs de l'été : un des baleiniers du commandant eut une kératite ulcéreuse<sup>240</sup> assez grave, dans laquelle les collyres au nitrate d'argent<sup>241</sup> réussirent très bien ; il resta seulement une cicatrice légère sur les côtés de la pupille, mais qui n'apporta pas trop de gêne à l'accomplissement des fonctions visuelles. Une orchite

---

<sup>231</sup> Cataplasmes.

<sup>232</sup> Provoquant des brûlures comme les sinapismes.

<sup>233</sup> Extrait de l'écorce du quinquina. Le problème est bien sûr le dosage de la quinine.

<sup>234</sup> Par un panneau laissé ouvert, sans doute de nuit.

<sup>235</sup> On se débarrasse des scories et des cendres des foyers dans ses seaux métalliques dont les bords ont blessé ce petit.

<sup>236</sup> Ce qui tient lieu donc d'infirmerie qui réglementairement est à l'avant du navire.

<sup>237</sup> Sous la lèvre inférieure donc.

<sup>238</sup> Dououreux, l'accident est ici d'une gravité limitée.

<sup>239</sup> L'établissement fait partie de cette chaîne d'établissements civils qui sont le premier relais hospitalier de la Marine. On regardera le document 5 de cette partie.

<sup>240</sup> Inflammation de la cornée.

<sup>241</sup> Collyre liquide. Il permet de cautériser et de stériliser les plaies.

traumatique<sup>242</sup> chez le capitaine d'armes fut occasionnée par la contention des testicules par un bandage herniaire : je la cite parce qu'elle s'accompagna d'une réaction fébrile assez grande, que le gonflement des parties fut énorme, de durée assez longue (4 semaines) et malgré une visite minutieuse de la verge, faite à plusieurs reprises, je ne pus constater d'écoulement urétral<sup>243</sup>.

Pendant l'été pas à la station d'Orient nous n'avons eu comme maladies internes que quelques embarras gastriques, et quelques diarrhées<sup>244</sup>, une seule fièvre intermittente bénigne contractée à La Sude. Les seules affections à noter non par leur gravité, mais par leur nombre, furent les abcès, les panaris, et les furoncles<sup>245</sup>, et je ne peux m'expliquer leur grande fréquence à bord que par la chaleur excessive que nous avons à supporter, chaleurs qui exagéraient les fonctions de la peau, qui trouvait une nouvelle cause d'irritation dans les bains de mer<sup>246</sup>. Il y a encore à noter le petit nombre d'affections vénériennes<sup>247</sup> que nous avons eu à traiter à Constantinople, deux chancres et un bubon, à Smyrne, une orchite blennorragique, rien au Pirée<sup>248</sup>.

(...)

Toulon, 17 octobre 1861  
Signé

Rapport vu par le commandant de la corvette qui paraphe le rapport.

SHD-V-M, CC 2-956, n° 51, Chirurgien-major M. Moisson, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Rapport médical de fin de campagne, Corvette à vapeur *Euménide*, 1860-1861

---

<sup>242</sup> Inflammation des testicules.

<sup>243</sup> Soupçonne t-il une blennorragie ?

<sup>244</sup> Les pathologies simples et banales de l'été Levantin.

<sup>245</sup> Au regard des chiffres donnés, le propos étonne.

<sup>246</sup> Et sans doute la faible dotation en eau douce pour enlever tout ce sel et faire une petit toilette matinale.

<sup>247</sup> Dix sont signalées.

<sup>248</sup> Vu l'absence de tout contrôle médical sur les filles dites « publiques » en Orient, on reste aussi surpris que le médecin. Nous n'osons invoquer l'influence spirituelle d'un ecclésiastique (les corvettes n'ont pas d'aumônier) ou d'un EV particulièrement vertueux. Revenues de bien des MST, les odalisques chevronnées ne peuvent plus certes transmettre la vérole à leurs clients. Pour le reste, hélas...

### Document 3

#### Mouvements des malades sur la corvette *Euménide* (août 1860-septembre 1861)

244 entrées à l'infirmierie  
 227 guérisons  
 27 malades envoyés à l'hôpital à terre  
 5 marins rapatriés  
 1 marins décédé

#### Maladies observées à bord (tableau simplifié)

<b>Maladies endémiques</b>	accès pernecieux (1)	dysenterie (3)	fièvre intermittente (1)
<b>Maladies sporadiques</b>	diarrhée (22)	indigestion-embarras gastrique (6)	bronchite (17)
<b>Blessures (plaies, contusions, fractures)</b>	plaie (32)	contusion (13)	fracture (2)
<b>Infections cutanées et sous-cutanées</b>	abcès (40)	furoncle (20)	panaris (9)
<b>Maladies vénériennes</b>	8		

SHD-V-M, CC 2-956, n° 51, Chirurgien-major M. Moisson<sup>249</sup>, chirurgien de 2<sup>e</sup> classe, Rapport médical de fin de campagne, Corvette à vapeur *Euménide*, 1860-1861<sup>250</sup>.

<sup>249</sup> Pas d'indication bibliographique sur ce médecin dans le Brisou-Sardet.

<sup>250</sup> Le catalogue raisonné du médecin-général Brisou signale à tort, à la page 362, *L'Émeraude* à la place de *l'Euménide*.

## Document 4

### Un regard médical sur le navire de guerre sous le Second empire

Les thèses de médecine que soutiennent les médecins de la marine sont rarement des travaux de recherche, le temps comme le calme faisant défaut bien souvent sur un navire. Ordinairement, les thèses reprennent des observations cliniques collectées durant une croisière, mais également l'examen des pathologies singulières rencontrées outre-mer (ainsi le bouton d'Alep). Dans une certaine mesure, les thèses sont le complément des rapports médicaux de fin de campagne et médiatisent une expérience singulière ou collective ce qui est le cas après la guerre de Crimée. L'hygiène navale, les topographies médicales tiennent une place particulièrement importantes à Montpellier, bastion des doctrines néo-hippocratiques, où Jean-Baptiste Fonssagrives est appelé à enseigner. Aux vieilles questions des décennies passées — la gestion de l'eau douce, la ventilation, la lutte contre l'humidité ambiante — s'ajoutent les défis que posent aux médecins-hygiénistes l'emploi régulier de machines à terre comme à la mer, la manutention du charbon, la construction en fer et le compartimentage des fonds. La thèse dont nous citons ici quelques passages relève de cette prise de conscience croissante de l'industrialisation des forces navales et du développement des métiers de la salle des machines (mécaniciens, soutiers, chauffeurs). Sans présenter l'intérêt de travaux doctoraux ultérieurs (Quermeleuc<sup>251</sup>, Lauvergne<sup>252</sup>, Rey<sup>253</sup>), cette thèse est assez exemplaire de ce temps de transition entre l'ancienne hygiène navale et la nouvelle.

On a ici extrait de cette thèse deux passages significatifs portant sur deux questions traitées dans toutes les stations. Aux premières pages de sa thèse (pages 9-10), le médecin évoque la part respective des « provinces maritimes » dans l'équipage. Les origines géographiques des membres de l'EM ne sont pas en revanche envisagées, sans doute parce que l'on tient l'officier pour éloigné de l'état de nature qui est encore celui qui pétrit les marins et plus encore les inscrits maritimes. Cette distinction est pratiquement universelle dans les thèses et les rapports où les origines d'un officier ne sont jamais invoquées, à ma connaissance, pour expliquer la survenue d'une pathologie. En second lieu, on a retranscrit l'essentiel des deux pages portant sur les machines distillatoires dont le succès ici, sans être inédit, montre bien qu'il n'est pas commun. On a respecté l'ordre du propos et l'orthographe.

« La frégate le *D'Assas*, commandée par M. Lenormant de Kergrist<sup>254</sup>, capitaine de vaisseau, pourvue d'une machine à vapeur de 400 chevaux, et armée de 16 pièces de canon, fut mise en rade de Toulon le 31 janvier 1863. Après avoir fait ses expériences, elle appareilla, le 22 avril suivant,

---

<sup>251</sup> H.-H. René Quermeleuc, *Considérations sur l'hygiène des diverses professions maritimes à bord des navires*, thèse de médecine soutenue à la faculté de médecine de Paris, 1<sup>er</sup> février 1860, Paris, 1860.

<sup>252</sup> Ernest Lauvergne, *Le matelot. Esquisse d'hygiène nautique*, thèse de médecine soutenue à Montpellier 27 juin 1862, Montpellier, 1862.

<sup>253</sup> H. Rey, *Hygiène Navale. Les mécaniciens et les chauffeurs à bord des navires de l'État*, thèse de médecine soutenue à Montpellier, 1862, Montpellier, 1862.

<sup>254</sup> La thèse est dédiée à cet officier comme un « Hommage de respectueux attachement de son ancien chirurgien-major ». Ces traces de l'amitié entre les médecins et les commandants sont assez communes particulièrement entre des hommes du même âge.

Thomas Louis Kirkland Lenormant de Kergrist (1815-1895), alors capitaine de vaisseau est né au Royaume-Uni de Louis-François Lenormant de Kergrist, officier de Marine français, et de Mary Kirkland (Ashby). Il entre dans la Marine en 1826 et navigue aux Antilles, dans l'Atlantique et les eaux bretonnes.

[http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_lenormant\\_thomas.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_lenormant_thomas.htm)

pour aller prendre la station des mers du Sud<sup>255</sup>. L'équipage de la frégate était de 253 hommes. En recherchant les provenances de cet équipage, nous trouvons ce qui suit :

Bretagne 59	Saintonge 9
<u>Provence 58</u>	<u>Corse 7</u>
<u>Gascogne 22</u>	Alsace 4
<u>Béarn 11</u>	<u>Algérie 2</u>
Centre de la France 33	Martinique 1
Normandie 15	Inde <sup>256</sup> 1
Picardie et Flandre 12	Suède 1
<u>Languedoc 17</u>	

ce qui fait pour la totalité de l'Équipage 120 hommes provenant du Midi<sup>257</sup> et 133 provenant du Nord<sup>258</sup>.

Si nous venons d'indiquer minutieusement les provenances des hommes formant l'équipage de la frégate, c'est que nous sommes persuadé que ce mélange intime, en proportion presque égale, des éléments nord et sud n'a pas peu contribué à l'heureuse issue de la campagne que nous avons entreprise<sup>259</sup>.

Il est hors de doute que chaque race a ses qualités et ses défauts, pour s'en convaincre, on n'a qu'à lire le tableau des races maritimes qu'a tracé le professeur Fonsagrives dans son *Traité d'Hygiène navale*<sup>260</sup>. Si les gens du Nord ont, par suite de leur rude éducation, la ténacité, la patience, pour supporter les mauvais temps et les fatigues prolongées, qualités que n'ont pas toujours les autres au même degré, ils n'ont pas cette pétulance, cette activité, cette gaieté communicative qui est l'apanage des gens du Midi. Un mélange de ces deux éléments produira un équipage propre à supporter tout. Quand les hommes sont réunis, quand il y a déjà chez eux « un antagonisme national exagéré par l'esprit de localité »<sup>261</sup>, il ne peut manquer d'y avoir une grande émulation ; l'un veut faire aussi bien que l'autre et l'on arrive aux meilleurs résultats, qu'il s'agisse de manoeuvres difficiles ou d'exercices dangereux.

<sup>255</sup> Corvette à batterie à hélice en bois, construite à Lorient et lancée en 1854, le *D'Assas* est équipé d'une machine Indret livrée par les FCM, l'un des trois principaux fournisseurs privés de la Marine. Après une croisière de quelques mois dans l'Atlantique et le passage du détroit de Magellan, le *D'Assas* mène durant près de deux ans des opérations de blocus sur la côte pacifique du Mexique.

BATTESTI, II, p. 603 et 937, Annexe K, p. 1215.

<sup>256</sup> Un lascar ? Un habitant des comptoirs français de l'Inde ?

<sup>257</sup> Nous avons souligné les régions et provinces qui ordinairement sont classées comme méridionales.

<sup>258</sup> Il y a là une erreur de comptage ou de transcription.

<sup>259</sup> Cette thèse de l'heureux mélange des régions maritimes revient sous la plume de Jean-Baptiste Fonsagrives auquel le médecin rend un hommage appuyé (et convenu) quelques lignes plus loin.

<sup>260</sup> Médecin de marine, Jean-Baptiste Fonsagrives (1823-1884) a beaucoup navigué avant d'enseigner à Brest et Cherbourg pour être reçu en 1866 à la faculté de Médecine de Montpellier comme professeur d'hygiène. Publié en 1856, son traité est la première référence scientifique et médicale tout au long du Second empire. Art. « Fonsagrives (Jean-Baptiste) », BRISOU-SARDET, p. 324-326.

<sup>261</sup> J. -B. Fonsagrives, *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 de conserver sa santé*, Paris, J. -B. Baillière, 1856, p. 99.

Mais dans d'autres circonstances, dans un blocus, par exemple, dans des longues traversées, qui donnera de l'entrain à la vie du bord ? Qui fera résonner le gaillard d'avant de ses chants ? Qui organisera des chœurs dans lesquels tous entrèrent pêle-mêle ? Qui racontera ces épopées burlesques qui, par le beau temps, charment les quarts de nuit ? Ce sera l'homme du Midi<sup>262</sup>.

Pour notre part nous avouons avoir bien souvent entendu avec le plus grand plaisir les chants des matelots, d'abord pour le chant en lui-même, et puis parce que cela prouve la bonne humeur, et partant, la santé pour le plus grand nombre. Dans les stations, il y a presque toujours des navires où l'on entend chanter le soir, d'autres où l'on ne chante pas. Sans visiter le bâtiment, on peut presque à coup sûr, prédire celui qui a ou qui aura le plus de malades<sup>263</sup>.

### **Hygiène du bâtiment<sup>264</sup>**

(...) Le navire était très-sec, surtout dans les fonds ; la raison de cette sécheresse se trouve dans la qualité des bois employés à sa construction, et dans le temps assez long que *le D'Assas* passa à Toulon avant d'être réarmé pour la station des mers du Sud<sup>265</sup>. Il me paraît hors de doute qu'un bâtiment, qui a passé à l'état de désarmement deux ou trois ans à Toulon et qui est réarmé dans ce port, ne doit être beaucoup plus sec et, partant, dans de meilleures conditions qu'un bâtiment armé dans un des ports du Nord, surtout pendant l'hiver. À cette époque, en effet, les pluies sont fréquentes, et tout ce qu'il faut arrimer à bord, voiles, cordages, vivres de toutes espèces, est imprégné d'une humidité presque impossible à dissiper. Cette humidité est d'autant plus tenace que les soutes sont, en général, peu faciles à aérer. Dans ces conditions, on comprend facilement la formation du marais nautique<sup>266</sup>, dont M. le professeur Fonssagrives a fait ressortir tous les inconvénients. L'eau, en contact immédiat avec le bois, sous l'influence d'une haute température, ne tarde pas à se désagréger, et il en résulte une infection phyto-émique<sup>267</sup> qui donne souvent lieu à des fièvres intermittentes, à des dysenteries, dans les pays mêmes les plus sains, comme on en trouve assez d'exemples<sup>268</sup>.

Une chose qui contribue beaucoup à bord des bâtiments à entretenir l'humidité, c'est la vapeur qui s'exhale de l'eau provenant de l'appareil distillatoire, au moment où elle tombe dans les caisses destinées à la contenir. Nous étions sous ce rapport dans d'excellentes conditions. Cet

---

<sup>262</sup> On sent également ici l'influence de La Landelle dont les romans, « tableaux de genre » et récits ont fait beaucoup pour la promotion de la littérature maritime et navale sous le Second empire.

<sup>263</sup> Cette attention au moral de l'équipage est l'une des rares incursions dans le domaine des troubles psychiques où s'aventurent les médecins de la marine qui débrouillent mal encore la nature des désordres qu'ils rencontrent dans leur carrière.

<sup>264</sup> Il s'agit ici des pages 42-44 de la thèse.

<sup>265</sup> Ce qui explique sans doute la part assez importante des méridionaux dans l'équipage.

<sup>266</sup> L'expression signifie ce cloaque d'eau, de graisses et de saletés qui remplissait les fonds d'une cale dans une marine en bois privée de compartimentages stricts. Plusieurs procédés de nettoyage et d'épuration chimique étaient employés pour limiter les désagréments d'un espace nauséabond accusé de tous les maux.

<sup>267</sup> Terme bien dans le genre du temps.

<sup>268</sup> Une étiologie endémique toute environnementale.

appareil, communiquant avec une des chaudières de la machine, dans les détails de la construction duquel je ne puis entrer<sup>269</sup>, est un heureux perfectionnement dû à M. l'ingénieur de la marine Perroy<sup>270</sup>. Il tient en peu de place, il fournit 12 000 litres d'eau par 24 heures, quantité très-suffisante pour *Le D'Assas*, et qui permettait de n'y avoir recours qu'à d'assez longs intervalles. Il ne brûle pas beaucoup de charbon, parce qu'on peut utiliser pour cet usage les escarbilles qui proviennent de la chauffe, et il a de plus l'avantage inestimable de fournir l'eau à quatre ou cinq degrés seulement au-dessus de la température du réfrigérant, qui est l'eau de mer<sup>271</sup>. Il ne peut par conséquent, y avoir un dégagement considérable de vapeur comme nous l'avons vu à bord de la frégate *La Pallas* et comme le raconte notre collègue et ami, le D<sup>r</sup> Bonté dans sa thèse inaugurale<sup>272</sup>. A bord de ce bâtiment, ainsi qu'à bord de la frégate *La Victoire*, l'eau distillée arrivait dans les caisses avec une température de 80° à 85 °; les vapeurs qui s'en exhalaient se répandaient dans la cale et le faux-pont, et même jusque dans la batterie, et elles entretenaient, surtout dans les parties basses, une humidité constante ; on peut également se figurer quelle chaleur pouvait occasionner 15 à 20 000 litres d'eau à une température aussi voisine de l'ébullition. Cette chaleur et cette humidité réunies hâtaient la décomposition des matières végétales et animales, et ne pouvaient avoir qu'une influence fâcheuse sur la santé de l'équipage. On a vu que nous étions dans de tout autres conditions.

L'eau de notre appareil était claire, limpide, très-bonne, agréable à boire seule, elle offrait à l'oeil cet aspect brillant qui plaît tant dans les eaux vives, tandis que nous avons vu très-souvent, à bord de différents bâtiments, l'eau distillée, quoique n'ayant ni mauvais goût ni qualité nuisible, avoir une apparence louche, comme grasseuse.

Nous nous sommes constamment servis de l'eau produite par notre appareil, et c'est à cela que j'attribue l'espèce d'immunité dont nous avons joui sous le rapport du tube digestif<sup>273</sup>.

Pendant longtemps l'eau distillée a eu de nombreux adversaires, dont les raisons se fondaient sur des faits imaginaires. Aujourd'hui l'expérience est faite, tous les navires sont pourvus

---

<sup>269</sup> La description des principales parties de cet appareil démontable (aérateur, système de condensation, caisse avec filtre) et de son fonctionnement est donnée par l'ingénieur Dupuy de Lôme qui, travaillant à Toulon à la tête des Forges et Chantiers de la Méditerranée, eut toute latitude pour obtenir les détails nécessaires.

<sup>270</sup> La machine est installée pour la première fois sur la *Gloire* et donne toute satisfaction. Le *D'Assas* est le second navire doté de cette machine qui fit, en avril 1863, l'objet d'une série d'épreuves comparatives l'opposant à d'autres machines distillatoires employant d'autres réfrigérants.

<sup>271</sup> Le terme de réfrigérant désigne plus exactement dans la machine Perroy le système d'aération qui fait passer la vapeur de l'eau distillée et saturée d'air dans une série de tubes en cuivre où elle se condense.

<sup>272</sup> Thèse soutenue en 1866 à Montpellier.

<sup>273</sup> L'appréciation du médecin de la corvette sera reprise par le commandant du navire dans son rapport de fin de campagne. Plusieurs commandants revenant des stations ultra-marines entre 1866 et 1867 répètent ces propos. L'appareil Perroy devient réglementaire en 1868 et son inventeur reçoit de l'Académie des Sciences un prix de six mille francs sur les recommandations des rapporteurs d'une de ses commissions.

M. Dupuy de Lôme, « Appareil distillatoire de M. Perroy, rapport présenté à l'Académie des sciences », p. 323-328, Jacques-Eugène Armengaud, *Publication industrielle des machines, outils et appareils les plus perfectionnés et les plus récents employés dans les différentes branches de l'industrie française et étrangère*, tome 25, textes et planches, Paris, Armangaud Aîné, 3ème édition, 1879, p. 323-328. Document en PDF trouvé sur le site de l'ENSAM.<http://patrimoine.ensam.eu/idurl/1/1392>

d'appareils distillatoires<sup>274</sup>, et une foule d'équipages, des milliers d'hommes, pendant la durée de longues campagnes ont été soumis à l'usage exclusif de l'eau distillée (...).

Pour terminer ce qui a trait à l'eau, nous dirons que l'équipage a pu presque toujours laver son linge à l'eau douce, coutume éminemment hygiénique, et dont les avantages sont appréciés depuis longtemps.

M. le professeur Fonssagrives a traité longuement de cette question<sup>275</sup> qui, à terre, n'offre pour ainsi dire que très peu d'intérêt, parce qu'on a toujours à notre disposition de l'eau qui dissout plus ou moins bien le savon ; mais question importante à bord, où le linge lavé à l'eau de mer et au savon ne peut acquérir qu'une propreté relative, conserve une odeur désagréable, contient toujours du sel qui, selon l'état de l'atmosphère tombe en déliquescence, de sorte que le linge ainsi lavé imbibe la peau de celui qui le porte d'une solution de sel marin par les temps humides, et par les temps secs détermine une irritation constante, par suite des frottements des cristaux de chlorure de sodium sur l'enveloppe cutanée<sup>276</sup>.

**Source** : C. Girard<sup>277</sup>, *Relation médicale de la campagne de la frégate le D'Assas dans les mers du Sud pendant les années 1863, 64, 65 et 66. Considérations hygiéniques*, thèse présentée et publiquement soutenue à la faculté de médecine de Montpellier, 23 mars 1868 par C. Girard, Médecin de la 1<sup>ère</sup> classe de la Marine impériale, Chevalier de l'Ordre impérial de la Légion d'Honneur, Chevalier de l'Ordre impérial de Guadeloupe pour obtenir le grade de docteur en médecine, Montpellier, Boehm & Fils, Imprimeurs de l'Académie des Sciences et Lettres, éditeurs du Montpellier médical, thèse n°31, 1868.

---

<sup>274</sup> La dotation a été décidée en 1842, mais sans supprimer les corvées d'eau. Cf. Géraldine Barron. « La corvette à vapeur l'Archimède au bout du monde, *allegro ma non troppo* », *Chronique d'histoire maritime, Commission française d'histoire maritime*, Société française d'histoire maritime, 2016, p.67-83. Particulièrement les premières pages (p. 68—69) hal-01555404.

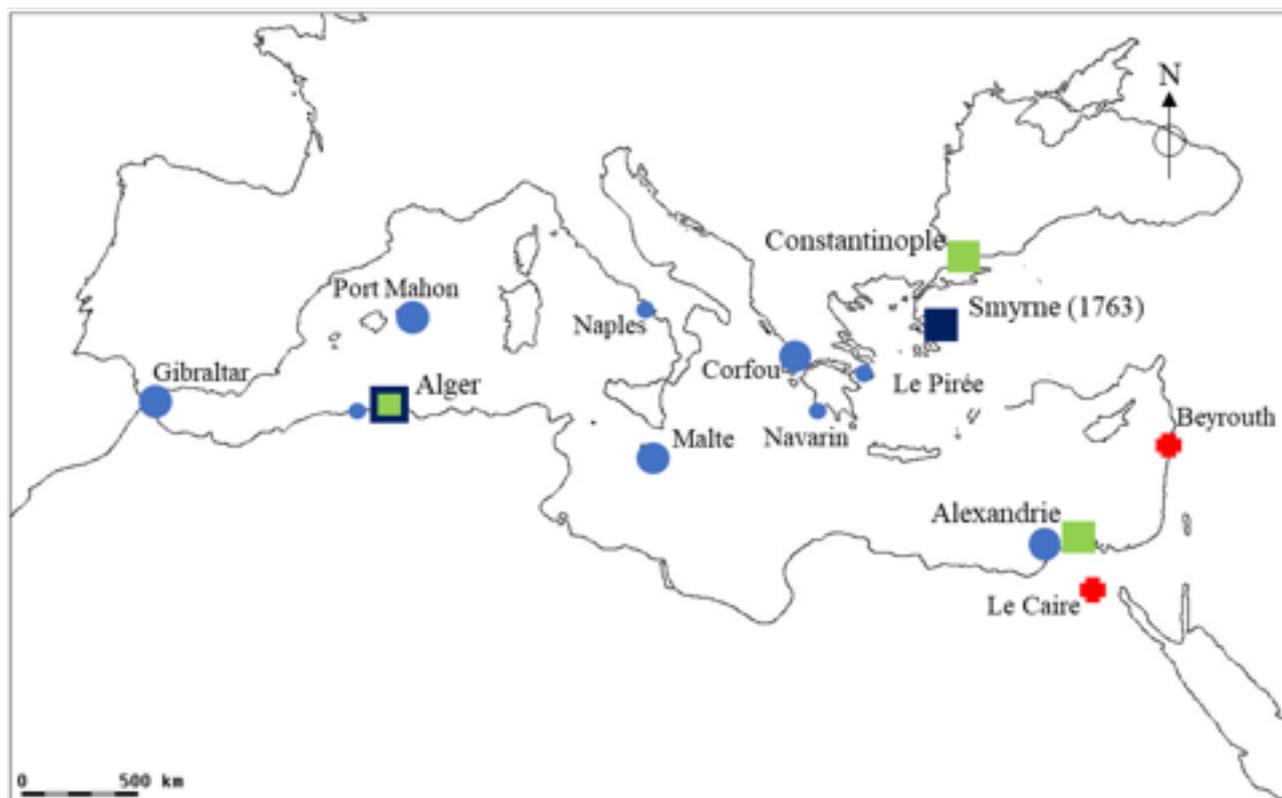
<sup>275</sup> La référence au *Traité d'hygiène navale* est rapportée avec la page correspondante en note de bas de page. Le *Traité* consacre 20 pages à cette question.

<sup>276</sup> Les pathologies dermatologiques (bourbouille, ulcères) sont très fréquentes à bord sur les navires de l'État. Cf. P. Louvier, « Les médecins de marine français face aux atteintes dermatologiques proche-orientales : l'émergence d'une spécialité dans un âge d'ingérences impériales et coloniales (1830-1914) », contribution lors de la Journée d'étude « Les mots sur la peau : Dermatologie, questions raciales et controverses nosologiques en médecine tropicale (XIXe-XXIe siècles) », Montpellier-III, M. Brualla & P. Louvier (sous la dir. de). texte en ligne sur le site de C.R.I.S.E.S : <https://crises.www.univ-montp3.fr/fr/journée-détudes-les-mots-sur-la-peau-dermatologie-tropicale>.

<sup>277</sup> Le dictionnaire des médecins, chirurgiens et pharmaciens de la Marine que Bernard Brisou et Michel Sardet ont coordonné ne donne pas d'indication biographique sur ce médecin ayant atteint la première classe avant de devenir médecin principal. La base Léonore apporte quelques précisions sur ses origines. Né à Niort en 1824 et décédé en 1891, Charles, Henry, Victor Girard est promu chevalier en 1857. Médecin auxiliaire en 1845, il alterne les postes à terre en Europe comme aux colonies et sert à la mer « en paix » et « en guerre » dans la seconde partie de sa vie professionnelle. Cf. Dossier LH/1143/56 via <http://www2.culture.gouv.fr/documentation/leonore/recherche.htm>

## Document 5

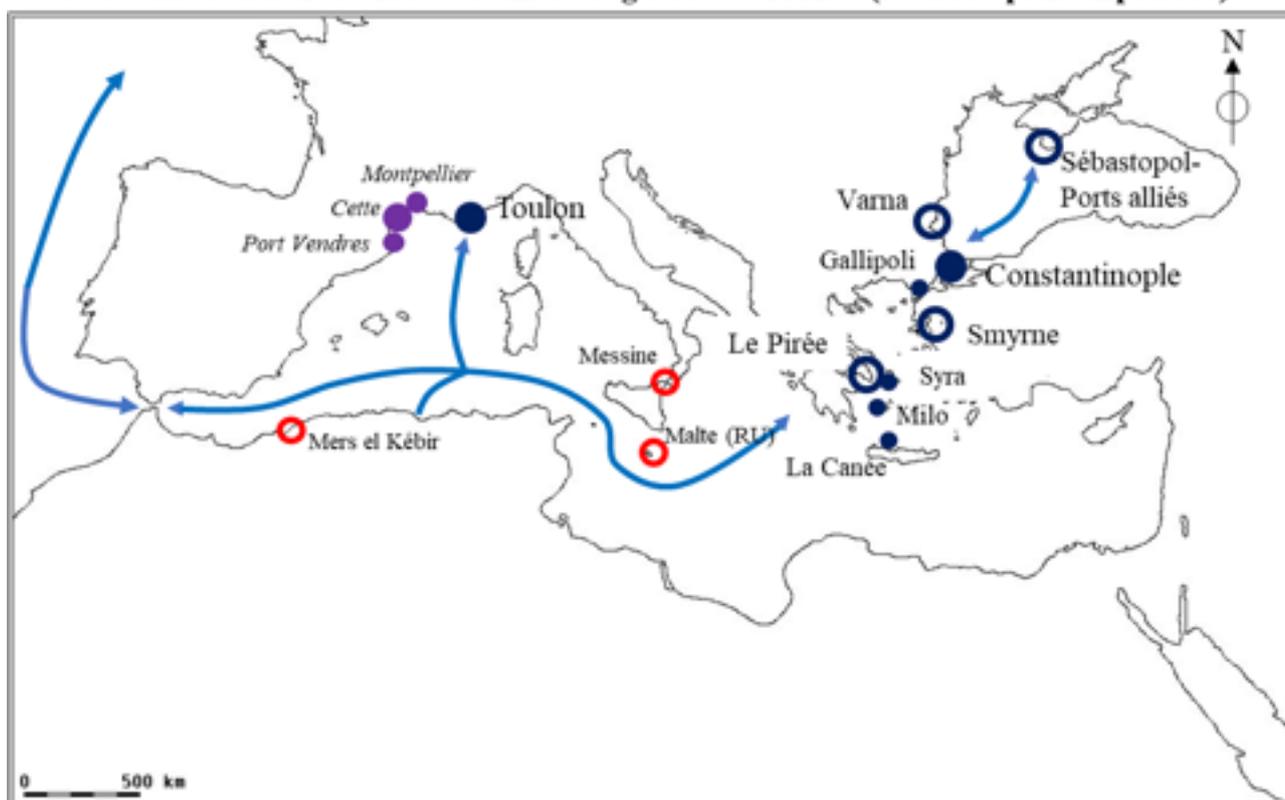
## Les points d'appui sanitaires de la Marine (1815-1852) hors de France

Légende :

- Hôpital naval français
- Hôpital militaire français
- Hôpital civil français-européen
- Hôpital naval et militaire étranger
- Dispensaire catholique

## Document 6

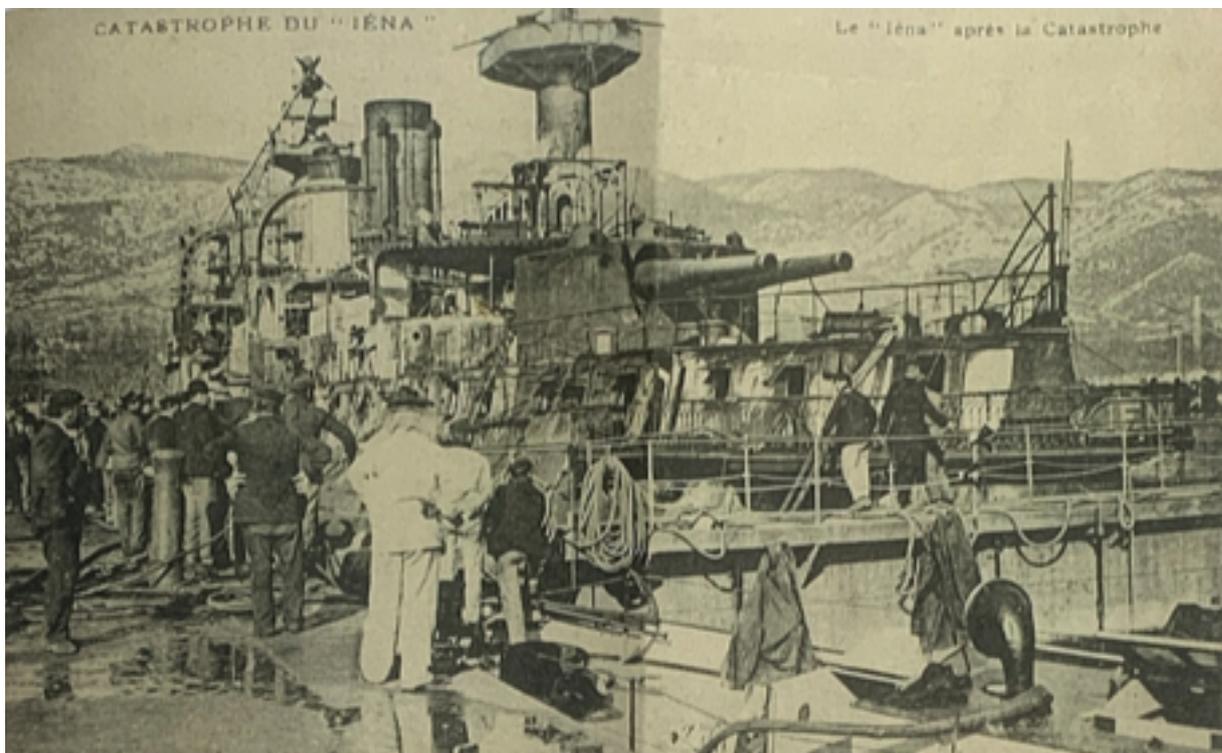
**Les centres d'appui hospitaliers et les points d'étape de la Marine de la crise d'Orient de 1853 à la fin de la guerre de Crimée (été 1853-printemps 1856)**



Légende :

- Centre d'appui majeur
- Centre de soins régional
- Centre de soins secondaire
- Point d'étape pour les malades des épidémies
- Échelons de soins méridionaux

**Document 7**  
**Une profession exposée aux calamités de l'âge industriel**  
**L'explosion du *Iéna* ( 12 mars 1907) et du *Liberté* (25 septembre 1911)**



(cartes postales, prop. de l'auteur)

## V. Voir, apprendre, juger et jauger

### Document 1.

#### Un regard médical apaisé sur le Proche-Orient

« Le 17 mai de l'année 1860, nous prenions au Pirée notre poste de chirurgien-major à bord de l'avisoir à vapeur *l'Eclairneur*. Depuis cette époque jusqu'à notre retour en France, une année s'est écoulée, année passée presque complètement sur un des points de la station du Levant qui a joui jusqu'à ce jour d'une réputation d'insalubrité que des faits seuls à l'appui pourraient justifier. Avons-nous sous ce rapport joui d'une immunité exceptionnelle ? Nous ne le pensons certes point ; car les faits abondent pour attester que la réputation d'insalubrité faite à la côte de Syrie est au moins relativement exagérée. Par les relevés mensuels de nos malades, on verra que nous avons passé des mois entiers sans qu'aucune affection réellement grave sévise sur les hommes de notre équipage et si parfois il s'en présentait quelque-une, le plus généralement elle était due à des circonstances exceptionnelles, à un manque de précaution, à un défaut d'hygiène de la part de ceux qui en étaient les victimes<sup>278</sup>.

Notre intention n'est point non plus de faire de ce pays un Eden ou un paradis terrestre à l'abri de toutes les petites incommodités qu'assaillent l'espèce humaine ; nous voulons seulement prouver par notre exemple, que ce pays est relativement plus sain que bien d'autres dont l'opinion ne se préoccupe point ou fort peu, et chercher ainsi à détruire, s'il est possible, la mauvaise impression qui, jusqu'à ce jour, a régné dans les esprits sur le degré de salubrité des divers points de la côte de Syrie.

Distants de la plage à quelques milles seulement en certains endroits, ces divers embranchements s'affaissent ou s'élèvent graduellement laissant entre eux, à divers intervalles, des plaines étendues dont le sol, parfois au-dessous du niveau de la mer, est parcouru et fertilisé par des ruisseaux ou des rivières sans nombre. Là, se trouve le premier élément de prospérité de ce pays qu'un système d'irrigation et de canalisation bien entendu a mis à même de fournir à la subsistance de ses habitants, terrain docile qui n'attendait que des bras dévoués et intelligents pour récompenser un labeur qui n'est jamais bien pénible.

Mais si les précautions dont j'ai parlé ne sont point mises en pratique, si la population indigène que ce travail paraît effrayer, n'a pas mis un obstacle à l'envahissement des eaux, alors se forment de véritables marais, que les chaleurs de l'été peuvent bien assécher complètement, mais qui sont en même temps l'origine et la cause des affections fébriles que l'on voit si communément répandues sur cette côte<sup>279</sup> ; à cet assèchement succèdent bientôt les premières pluies de l'automne ; à cette époque, d'après ce que nous avons pu voir par nous même, sous l'influence d'une chaleur

<sup>278</sup> Le rejet de la maladie professionnelle comme de la plupart des maladies sur le patient, imprudent et fautif, est une antienne de la médecine hygiéniste à l'ère industrielle.

<sup>279</sup> Le lien entre la malaria et l'apathie indigène qui ne tient pas ici compte des situations agraires et matérielles est assez éclairant sur la culpabilisation du malade n'appartenant ni au groupe national ni au groupe social. Il est en contradiction avec les propos sur le Maronite laborieux qui certes, est un montagnard, donc voué à l'effort.

encore active, ces terrains laissent échapper autour d'eux et répandent au loin ces miasmes délétères dont les indigènes et malheureusement même les Européens n'ont souvent pas cherché à détruire l'influence pernicieuse<sup>280</sup>. Alors se déclarent, et nous en avons eu bien des exemples sous les yeux<sup>281</sup>, ces fièvres intermittentes à type quotidien, tierce ou quarte, dont on paraît d'ailleurs avoir tellement l'habitude qu'elles sont considérées pour ainsi dire, comme une nécessité de la vie ; on sait par expérience que tôt ou tard ces fièvres disparaîtront et l'on attend avec patience la terminaison, jusqu'à ce qu'une nouvelle rechute vienne donner cours aux mêmes espérances.

Source : SHD-V-M, CC-956, Chirurgien entretenu de 3<sup>e</sup> classe Cauvin, aviso l'*Éclairneur*, 17 mai 1861<sup>282</sup>.

## **Document 2 : Un marin à Ségovie**

Rien ne permet de comprendre les motifs qui ont dicté la composition très soignée de ce journal manuscrit, relié et dont la couverture est ornée d'un austère *Ségovia* en lettres dorées. Écrit de la main du LV J. De Laborde (sans aucun doute le comte Jean de Laborde), ce journal de 88 pages est comme beaucoup de journaux du temps illustré de cartes postales touristiques, achetées à Ségovie même ou à Madrid. Sans originalité, ces cartes en noir et blanc présentent l'intérieur et l'extérieur des monuments les plus célèbres. Ni la population, ni l'arrière plan socio-économique ne sont évoqués. Les lectures assez importantes qui ont permis de composer cette esquisse historique ne sont pas signalées, hormis au tout commencement comme à la fin du journal. Si l'influence de Maurice Barrès est bien visible, on peut sentir ici tout une veine d'influences esthétiques et politiques conservatrices.

L'intérêt est ici moins d'illustrer la culture esthétique littéraire d'un officier subalterne que de voir la communauté des références culturelles et des biais esthétiques dans la société bourgeoise du temps.

### **Mission d'officier interprète en Espagne 1908-1909. Travail de mission Ségovie**

#### **Étude historique et archéologique**

« Des villes nous apparurent à l'aurore  
au soir magnifique ou lamentable  
étageant les façades de leurs palais, ou  
accroupissant le ramassis de leurs cabanes »

Cette phrase d'Henri de Régnier m'est revenue à la mémoire, quand, arrivant du Nord par la route de France, j'ai aperçu pour la première fois Ségovie profilant sur la lumière crue du ciel de Castille ses lignes hautaines de forteresse inaccessible. Au milieu, la cathédrale dressait sa

<sup>280</sup> Le traitement par la quinine est pratiqué par les médecins libanais qui suivent la voie ouverte par Darwiche Baz. R. Khouri, « Histoire de la médecine au Liban », *Journal Médical libanais*, 2010, vol.58 (1), p. 29.

<sup>281</sup> Un indice de l'assistance médicale à terre offerte aux dispensaires comme aux hôpitaux européens.

<sup>282</sup> Aviso à vapeur *L'Éclairneur*, commandé par le CV Duroch (1812-1882).  
[http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_duroch\\_joseph.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_duroch_joseph.htm)

silhouette à la fois massive et élégante, déjà obscurcie par les ombres du crépuscule ; à droite, le soleil descendant derrière l'Alcazar découpait en ombre chinoise son profil de *burg wagnérien*<sup>283</sup> ; à gauche, l'aqueduc dessinait de fins arceaux de lumière sur le ciel vert et rose de cette soirée d'été.

Peu de villes m'ont à première vue produit une impression aussi forte, et le charme de ce premier coup d'oeil ne s'évanouit pas quand, après avoir traversé la place de l'Aoquejo sous l'arc triomphal de l'aqueduc, on pénètre dans la vieille capitale de Castille par ses rues étroites aux pavés pointus. Ségovie est une ville qui a eu le bonheur, que bien peu de villes et surtout bien peu d'hommes connaissent, de bien vieillir. Aucun faubourg industriel n'est venu déformer sa silhouette par des bâtisses à cinq étages, ni noircir ses vieilles pierres de la fumée de ses usines ; le chemin de fer même n'arrive qu'à un kilomètre de ses murailles ; elle ne donne pas non plus, comme tant d'autres, Tolède, Salamanque, Léon, l'impression de tristesse que dégagent les villes déchues d'un passé glorieux. Ségovie remplit bien l'enceinte de ses vieilles murailles ; c'est vraiment une ville d'un autre siècle, qui a fait à peine quelques sacrifices aux exigences de la vie moderne, et elle fait penser à une aïeule, belle encore sous ses cheveux blancs, d'une beauté plus durable que celle de la jeunesse et qui semble ne plus pouvoir vieillir ni mourir.

(...)

« J'ai fini de décrire Ségovie et ce que cette charmante vieille ville renferme de plus remarquable. mais pour bien la comprendre, il faut y avoir vécu, et il faudrait le talent de Barrès pour rendre la poésie des souvenirs qu'évoque la vieille citadelle castillane, sur qui, comme il l'a dit de Tolède « semblent ne plus marquer ni les années tant elle est vieille, ni les événements tant elle est légendaire »<sup>284</sup>.

Ségovie - Janvier 1909  
Signature

### Document 3

#### Le renseignement naval en Méditerranée occidentale et centrale (Italie-Malte) à l'âge de la Triplice

##### Pièce 1

Ce rapport présente un intérêt documentaire ou exemplaire non seulement pour mieux comprendre les mécanismes du dédain naval envers la *Regia Marina* au début de la décennie 1880, mais également pour saisir le travail de renseignement ordinaire pratiqué dans les eaux méditerranéennes.

Frégate la *Flore*

10 mai 1882

Rapport d'ensemble

---

<sup>283</sup> *Sic.*

<sup>284</sup> « Un amateur d'âmes » dans *Du Sang, de la Volupté et de la Mort*, Paris, 1894.

à Monsieur le Ministre de la Marine et des Colonies

Conformément à vos ordres, j'ai fait route des îles d'Hyères pour la Spezia où j'ai atterri dans le Nord au petit jour pour passer en revue les défenses de l'Ouest en me rendant au mouillage. L'accueil des autorités maritimes a été très correct. L'arsenal et le *Dandolo* ont été mis à la disposition des aspirants ainsi qu'un ingénieur et quelques officiers pour en faire les honneurs. Aucun des cuirassés de l'escadre de l'amiral de St-Bon ne se trouvant là, nos études ont dû se concentrer sur le *Dandolo* et le torpilleur de haute mer le *Pietro-Mica*.

Le *Dandolo* est un engin de guerre très redoutable, lorsqu'il combattra embossé derrière la digue de La Spezia, ou dehors avec la mer belle. C'est un bâtiment mal emménagé, dans lequel la circulation est difficile, le commandement compliqué, où les machines manquent de clarté et de dégagement. C'est une sorte de labyrinthe dans lequel on est obligé de poser des flèches indicatrices.

Les canons de cent tonnes n'ont que 4<sup>m</sup>,10 de hauteur de batterie, on les a manoeuvrés devant nous pour les présenter à leurs trous de chargement, l'opération a été longue et n'a réussi qu'après beaucoup de tâtonnements dûs sans doute à ce que les repères n'étaient pas encore pris, car les divers mouvements des pièces s'exécutent rapidement. Il arrive aussi souvent que la charge glisse dans l'âme et force à refouler de nouveau, en somme, mauvaise opération de chargement.

Les sabords sont percés presque jusqu'à la base des tourelles ; le commandant m'ayant dit qu'à la moindre mer le pont était constamment balayé, j'en ai conclu que l'eau devait envahir les tourelles par les sabords, tomber de là dans le réduit où il arrive déjà par les trous de chargement puis se précipiter en cascades dans la cale par les puisards aux munitions.

L'installation la plus défectueuse est celle du poste de combat du commandant : on l'a placé dans un mât en tôle à peine à l'épreuve des balles, recevant la fumée et très exposé à être démoli par les obus d'une artillerie de calibre modéré dirigeant un feu vif sur tout ce qui déborde du pont. Si l'ennemi réussissait à désemparer le *Dandolo* de son mât et de sa passerelle dont les débris pourraient paralyser les tourelles, il aurait perdu du coup son commandant, ses porte-voix et manipulateurs, le seul endroit d'où l'on puisse manoeuvrer et se trouverait compromis. À mon avis, pour combattre ce cuirassé, il faudrait d'abord le faire attaquer par des croiseurs portant du 16/cm et du 14/cm et l'achever par l'éperon et par les torpilles.

L'on s'est arrangé pour ne pas nous laisser monter à bord du torpilleur le *Pietro-Mica*, auquel je n'ai vu dans le bassin d'autre installation qu'un tube de lancement dans l'axe au-dessous de la flottaison. On nous l'a donné pour un essai malheureux et pour une non-valeur. Je n'oserais en répondre cependant, si les Italiens ont cherché à nous tromper, ce n'est certes pas en amoindrissant leurs forces.

L'armée de terre a des consignes très sévères qui interdisent l'entrée des fortifications et en défendant les approches, néanmoins avec des voitures et des promenades à pied, nous avons réussi à avoir une connaissance assez exacte pour me permettre d'affirmer que les renseignements du questionnaire n°1 approchent beaucoup de la vérité. Dans l'état actuel, les défenses de La Spezia sont très sérieuses, mais lorsque les travaux seront terminés et complétés par les forts qui doivent couronner toutes les hauteurs de la région et comme la nature a tout fait en faveur de cette position,

cette place de guerre sera formidable sinon inexpugnable. (...) L'on voit que l'Italie concentre une grande partie de ses moyens financiers sur ce point militaire pour lequel on ne recule devant aucune dépense.

Nous sommes partis de la Spezia, le 28 avril, pour recevoir le coup de vent qui nous a conduits jusqu'à Ischia, sans nous laisser de prétexte pour passer à portée de Gaëte et apercevoir l'escadre italienne à Naples, je n'ai trouvé que le contre-amiral Bertelli, les trois vice-amiraux commandants en chef des départements maritimes de l'Italie — Spezia-Naples-Venise — ayant été mandés à Rome, à la suite de la discussion parlementaire sur la Marine, pour siéger au comité des travaux. Cet amiral ne m'a offert la visite de l'*Italia* qu'en me voyant prendre congé sans lui en avoir fait la demande précise, encore a-t-il fallu attendre l'autorisation de Rome. Je me suis en conséquence abstenu de solliciter l'entrée de Castellamare, sur lequel j'ai des renseignements précis. La visite de l'*Italia* a fait encore mieux ressortir les défauts du *Dandolo*, tant on a cherché et réussi à les corriger sur ce cuirassé, type d'une puissance militaire remarquable. Les seules critiques qu'on puisse lui adresser, c'est de coûter 25 millions d'avoir 122 mètres de long et 14 000 tx de déplacement, dimensions qui permettent de douter de ses qualités évolutives et d'espérer que deux ou trois petits cuirassés de même prix réussiraient à l'aborder à l'éperon, avant d'être coulés par ses canons de 100 tonnes. J'estime que ce cuirassé ne peut être prêt avant deux ans.

Ce qui m'a le plus frappé dans ma visite des arsenaux et des cuirassés italiens, c'est la perfection luxueuse des armements et l'audace avec laquelle on a rompu avec la tradition pour se lancer dans les innovations les plus hardies pour les constructions nouvelles. On a multiplié partout les canons de petit calibre, les mitrailleuses, les torpilles, les canots à vapeur très soignés dans leurs moindres détails, et certains cuirassés comptent jusqu'à six canons pour se garder contre les attaques extérieures, rien ne leur semble trop cher pour arriver à dépasser les autres<sup>285</sup>.

J'ai eu à Naples quelques renseignements sur l'escadre de l'Amiral de S<sup>t</sup> Bon, elle en est absolument au début de sa formation. L'amiral fait appareiller tous les jours un de ses cuirassés et va lui-même présider les essais de giration et de vitesses comparatives qui doivent servir à régler les évolutions. Ce travail est laborieux, vu la quantité de types absolument différents qui entrent dans sa composition et constituent une infériorité militaire, mais à mon avis, l'on s'exposerait à une erreur en faisant peu de cas de l'escadre italienne, à défaut d'homogénéité, tous ces cuirassés sont armés avec la perfection dont je parlais plus haut. L'amiral qui la commande est un homme jeune, actif, entreprenant, qui brûle de s'illustrer et qui a su gagner la confiance de tout le monde. (...)

Source : SHD-V-M, BB 4-1414, Commandant la *Flore* au ministre de la Marine, 10 mai 1882.

---

<sup>285</sup> La thèse du rattrapage par l'excellence ou par le saut technologique perd ici de vue deux décennies d'acquisitions de matériels anglais et français et la naturalisation des savoir-faire sidérurgiques et balistiques. Le propos du commandant de la *Flore* illustre toutefois les avantages d'une puissance émergente qui investit un champ d'innovations technologiques dont la suite rapide exige de fréquents déclassements et de perpétuels investissements. Prisonnière de ses habitudes et de ses filières manufacturières, une ancienne puissance risque alors de tarder à rompre pour remettre tout à plat en perdant son avance.

## Pièce 2

Ministère de la Marine *et des Colonies* (barré)  
 A Monsieur le Capitaine de Frégate<sup>286</sup>, attaché naval à Rome  
 EMG 1<sup>ère</sup> section  
 N° 87

Monsieur le commandant j'ai l'honneur de vous accuser réception de vos rapports n°s 132 et 134 en date des 30 mars et 10 avril 1893.

Dans le rapport n° 131, vous me signalez la question que vous a posée M. le Contre-Amiral Cottran sur le prix des éléments de canons en acier qui nous sont fournis par l'industrie nationale. Je ne vois aucun inconvénient à ce que vous fassiez connaître au directeur de l'artillerie de la marine italienne que les prix de ces éléments varient selon les circonstances de 2 f. 50 à 6 f et quelquefois 7 f. le kilo.

Je vous autorise en même temps à informer M. le contre-amiral Cottran que nous nous prêtons très volontiers à l'échange des cours d'artillerie de notre école navale et de l'Académie de Livourne<sup>287</sup>.

A propos de cette académie, j'appelle votre attention sur l'intérêt qu'il y aurait à vous procurer le texte du projet de réforme élaboré par l'amiral de St-Bon peu de temps avant sa mort. Il résulte d'un ensemble de renseignements parvenus à mon État-Major Général que si les transformations proposées par l'ancien ministre ont été ajournées, la question n'en reste pas moins à l'ordre du jour.

Je vous prie de rechercher aussi Monsieur le Commandant, si, dans le nombre des appareils auxiliaires des grands navires de combat italiens figurent des machines distillatoires susceptibles non seulement de fournir de l'eau potable au personnel, mais de réparer les pertes des chaudières à haute pression. Ces bâtiments n'étant pas destinés à s'éloigner beaucoup du littoral et à entreprendre des opérations de longue haleine, il est possible qu'on se soit borné à assurer largement leur approvisionnement d'eau douce en caisses remplies au départ.

Le plan de l'arsenal de Spezia, que je vous envoie sous ce pli, vous indique l'état actuel de nos connaissances sur les dispositions intérieures de cet établissement maritime. Il y aurait intérêt à ce que vous puissiez en contrôler l'exactitude et les compléter au besoin. Le secret des documents de cette nature n'étant pas, en général, considéré comme essentiel, j'espère qu'il vous sera facile de

---

<sup>286</sup> Il s'agit du CF de Carfort qui quitta ses fonctions le 5 juin 1894, laissant le poste au LV Jouselin.

<sup>287</sup> Un échange régulier de matériaux officiels entre des bureaux spécialisés est une pratique commune. On peut y voir ici une courtoise ouverture ou un élégant reproche.

vous procurer et de faire parvenir à mon État-major Général les plans des arsenaux de Spezia, Castellammare, Tarente et Venise autant que possible à une échelle moins réduite que celui-ci.

Pour le Ministre et par son ordre le Vice-Amiral Chef d'État-Major Général de la Marine, Directeur du Cabinet

Gervais<sup>288</sup>

Source : SHD-V, BB 7-86, fascicule 6.

### Pièce 3

Ambassade de la République française  
près S.M. le Roi d'Italie.

30 juillet 1895, n° 156

Rapport du Lieutenant de Vaisseau Jousselin  
à Monsieur le Ministre de la Marine  
État-Major Général – 1<sup>ère</sup> Section,

Au sujet du canon

Armstrong de 203<sup>m/m</sup> à tir rapide

Il résulte de conversations que je viens d'avoir au Ministère de la Marine Italienne, que le nouveau canon à tir rapide de 203 m/m construit par la maison Armstrong occupe en ce moment l'attention des services techniques de l'artillerie et des constructions navales<sup>289</sup>. Ce canon aurait, paraît-il, de véritables qualités de pièce de rupture et tirerait quatre coups à la minute. J'ignore sa valeur réelle, et rien n'indique, quant à présent, que la Marine italienne doive l'adopter, mais je crois néanmoins utile de consigner le fait de l'attention donnée à ce nouvel engin, et de vous le signaler.

En matière de constructions nouvelles et d'adoption de nouveaux engins de guerre la Marine italienne se voit, vu les conditions financières du pays, obligée de « se recueillir ». Mais souvent, à quelque chose malheur est bon, et n'y fut-il pas obligé, le ministre actuel, m'a-t-on dit, ferait probablement de même. Un arrêt momentané dans la construction, et des acquisitions nouvelles de matériel permet, en effet, de voir venir l'armement nouveau et d'en déduire et prévoir posément

<sup>288</sup> Il s'agit du VA Alfred-Albert Gervais (1837-1921).

Après une brillante carrière en Indochine et dans l'océan Indien, cet officier sert dans la haute administration navale à Brest puis est de nouveau affecté en Indochine et croise, à la tête d'une division, dans l'Océan Indien (1877-1879). Attaché Naval à Londres (1879-1880), il rejoint ultérieurement la division du Pacifique puis sert au sein de l'escadre d'évolutions (1884-1885), avant de retrouver la rue Royale comme CEM et directeur de cabinet du ministre (avril-juin 1887 ; janvier 1888-nov. 1889). Ayant mené plusieurs missions diplomatico-navales à la tête de la division cuirassée du Nord (1890-1892), le VA Gervais retrouve, en février 1892, ses précédentes fonctions administratives qu'il occupe jusqu'en octobre 1894.

« Gervais (Alfred-Albert) (1837-1921) », TALLEMITE, p. 209.

<sup>289</sup> La firme mécanique britannique, qui avait développé sa branche artillerie durant et après la guerre de Crimée, est un fournisseur ancien de la *Regia Marina* qui avait acquis outre-Manche les « canons monstres » ayant armé les grands cuirassés *Diulo* et *Dandolo*.

toutes les conséquences possibles, pour ensuite construire très rapidement des bâtiments dont les plans auraient été élaborés conformément à ces conséquences<sup>290</sup>.

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-être encore celle qui, récemment, a le plus innové, en développant l'artillerie moyenne à tir rapide de 122 et de 120 m/m et en remplaçant les gros canons de rupture par les canons de 254 m/m. Ces derniers, sur les croiseurs cuirassés *Garibaldi* et *Varese*, sont à tir accéléré 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 m/m semble être bien dans le sens des idées novatrices.

Mais aussi un tel canon, adopté par d'autres puissances, dérangerait peut-être singulièrement les idées sur la protection des bâtiments. En effet pour leurs petits blindages, ils semblent s'être réglés sur nos calibres de 10 c/m, de 14 c/m et 16 c/m, et contre nos coups de calibres supérieurs, ils se considèrent comme suffisamment protégés par le développement qu'ils ont donné au système cellulaire, par le charbon et les *cofferdams*, et par dessus-tout par la rareté des coups de gros calibre, opinion dans laquelle ils ont une foi profonde. L'apparition d'un canon de rupture à tir rapide dont les projectiles multiplieraient les voies d'eau dans les tranches cellulaires blindées aux flancs, traverseraient les charbonnières, ébranlant et ruinant par leur multiplicité les ponts cuirassés, viendrait donner un démenti à l'opinion de la rareté des coups de rupture graves et nos voisins devraient par suite, chercher un mode de protection plus sûr, car les probabilités suivant lesquelles ils se sont prémunis seraient entièrement dérangées. Peut-être, en innovant le petit canon de rupture, les Italiens auront suggéré aux autres une voie offensive contre laquelle ils sont eux-mêmes peu protégés. Une opinion qui m'a été exprimée à plusieurs reprises par des chefs de la marine et par un député s'occupant de marine, me revient en mémoire. « Si nos bâtiments en chantier pouvaient être menés rapidement ; nous aurions une avance comme qualité de bâtiments compensant l'infériorité du nombre, mais cette avance, nous ne l'aurons pas, vu l'état de nos finances qui oblige à out ralentir ».

A quoi j'ajouterai que la pire conséquence de tout ralentissement des constructions en cours a toujours été les progrès de l'artillerie dans le temps de ces constructions, d'où cette conséquence que la plupart, sinon la totalité des bâtiments, sont toujours armés d'une artillerie supérieure à leur propre protection et toujours insuffisamment protégés contre l'artillerie ennemie

Je suis avec le plus profond respect Monsieur le Ministre Votre très obéissant serviteur  
Josselin

Source : SHD-V, BB 7-86, fascicule 6.

---

<sup>290</sup>Cette veille, qui pose aussi le problème du rattrapage, n'est possible que pour les puissances les plus avancées.

## Pièce 4

### Conclusions sur l'état possible de la flotte italienne dans quelques années

« Actuellement, la flotte italienne est peu de chose. Mais elle possède maintenant une division homogène de trois grands cuirassés, mais sans éclairage convenable.

Mais cet état de choses, qui doit changer de toutes manières peut, – si les projets de l'amiral Dettolo [dont j'ai eu l'honneur de vous faire part par mon rapport n° 473] se réalisent, – se modifier rapidement.

En effet, si la marine italienne possède dans deux ans et demi les quatre cuirassés nouveaux dont l'Amiral Dettolo projette la commande (?), les croiseurs cuirassés *Garibaldi* et *Varese* se sommeront avec ceux-ci pour former avec eux deux divisions à peu près homogènes de trois bâtiments à grande vitesse supérieure à celle de nos cuirassés actuels, bien armés et bien protégés. A cette même date, les deux grands cuirassés *E. Filiberto* et (?) et les onze contre torpilleurs ainsi que les trois types *Agordat* seront également en service et il y aurait donc de nouveau à nos portes d'ici deux ans et demi une flotte italienne de première ligne, avec laquelle nous devrions compter. Ce ne serait jamais là, dira-t-on qu'un appoint de la flotte anglaise. C'est vrai, mais l'appoint actuel est très faible et l'appoint possible au moment considéré serait notable.

J'insiste donc sur ce point que la flotte italienne après une longue éclipse est susceptible de se réformer.

Je terminerai ce long rapport par une autre observation. Les quatre bâtiments projetés le *Garibaldi*, le *Varèse* et le *Francesco Ferruccio*, ainsi que les types voisins *Carlo Alberto* et *Vettor Pisani*, soit 9 bâtiments de 6 500 à 7 800 tonneaux, appartiennent à une catégorie que l'amiral Dettolo appelle « bâtiments politiques, c'est à dire [[des] bâtiments passant le canal [; des] bâtiments à action lointaine ». Voici donc la marine italienne, qui n'a eu jusqu'alors que des cuirassés métropolitains, en général peu navigants, qui manifeste une tendance toute autre. Je ne prétends pas que cette tendance (?) soit justifiée par des vues saines sur la politique à grandes dimensions. Je crois même tout le contraire, mais le fait mérite d'être noté et peut-être pourrions-nous nous demander sur ce qui convient si peu aux Italiens, une flotte à action lointaine bonne aussi pour la guerre d'escadres, ne nous conviendrait pas à nous, bien entendu, dans une mesure limitée. Cette question mérite au moins d'être indiquée à votre intention ».

Signé Jouselin

**Source** BB 7-92, Fascicule 22 Juillet-août 1899, CF Jouselin au ministre de la Marine, État-major Général (1<sup>ère</sup> section).

## Pièce 5

### Opinions anglaises et impressions recueillies à Malte en 1909 <sup>291</sup>

« Pendant les trois jours que *Le Duguay-Trouin* a passés à Malte, nous avons pu causer plusieurs fois avec des officiers de l'escadre anglaise de la Méditerranée.

Des relations aussi courtes ne pouvaient nous donner, évidemment, ni le droit de rechercher, ni la possibilité d'obtenir beaucoup de renseignements techniques proprement dits. Leur cordialité, en revanche, nous a permis, par une série systématique de conversations, d'avoir une impression assez nette de la mentalité des officiers de cette force navale, et c'était à mon sens l'objectif principal. À coup sûr, ce n'est qu'une impression, dont on ne saurait exagérer la portée. Elle n'en offre pas moins quelque intérêt ; cet intérêt s'augmente du fait que nous avons eu la bonne fortune de causer avec des officiers de bateaux différents, et qui n'avaient ni la même spécialité ni le même âge, ni la même manière d'être, nous les avons vus en camarades, au théâtre, au club, à leur bord, dans l'arsenal et à la ville<sup>292</sup>. C'est donc bien, en quelque sorte, le reflet de leur façon de penser, que nous avons pu entrevoir et le but de cette note succincte est de donner un rapide aperçu, un instantané pour ainsi dire, des opinions enregistrées au vol, par le commandant ou par les officiers du *Duguay-Trouin* (...) avec toute la discrétion nécessaire.

Pour cette petite enquête, j'ai été aidé, par la bonne volonté de mon état-major, mais particulièrement par le zèle de M. le Lieutenant de Vaisseau Chateauminois et sa connaissance parfaite de la langue anglaise<sup>293</sup>.

### La Flotte de la Méditerranée

C'est la force navale sacrifiée, le refuge des vieux bateaux<sup>294</sup>. Elle est souvent éparpillée. Les navires ont eu à subir, cette année, de longues réparations et il est certain que ces considérations d'ordre général ont une influence sur la mentalité de l'ensemble des commandants et des officiers. Malte a un doux climat. L'hiver y est très gai jusqu'au mois dernier on y dansait 8 à 10 fois par semaine ! L'opéra avait une troupe italienne. Buisson est allé à Naples, d'où les officiers sont partis

<sup>291</sup> Note communiquée le 15 mai 1909 par le commandant de l'école d'application, le commandant Jules-Jean-Marie Keraudren (1862-1920). [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_keraudren\\_jules.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_keraudren_jules.htm)

<sup>292</sup> On est loin de l'esprit grincheux dont témoignent bien des lettres et des récits rédigés durant et après la guerre de Crimée quand l'entente franco-britannique paraissait à bien des marins n'être qu'un jeu de dupes.

<sup>293</sup> Pierre-Henry Chateauminois (1875-1957), fils de l'amiral Paul-Marius, qui fut en 1898 major général de la Marine à Toulon. Famille navale et toulonnaise. Officier breveté interprète d'anglais en 1907. A servi en escadre avant de rejoindre en 1908 l'état-major du *Duguay-Trouin*. Quitte la Marine avant la guerre pour rejoindre la compagnie du canal de Suez.  
[http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_chateauminois\\_paul.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_chateauminois_paul.htm) ; [http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers\\_chateauminois\\_pierre.htm](http://ecole.nav.traditions.free.fr/officiers_chateauminois_pierre.htm)

<sup>294</sup> Cette situation récente traduit la concentration dans les *Home Waters* des meilleures unités cuirassées, l'Amirauté britannique désirant disposer d'une force de dissuasion et de frappe contre la marine impériale allemande qui, toute concentrée dans la mer du Nord et la Baltique, ne dispose que d'une poignée de croiseurs en Méditerranée.

en permission, tel un aimable officier du *Royal Marine Artillery*, qui avait donné rendez vous à Florence à sa jeune fiancée<sup>295</sup>.

Le médecin du *Bachante* exprimait son regret partagé, disait-il, par tant d'autres officiers de la disparition de la marine d'autrefois où l'on faisait de belles campagnes dans de beaux climats.

Les canonniers, ajoutait-il, empoisonnent maintenant nos bateaux avec leurs exagérations et leur tir perpétuel<sup>296</sup>.

Quant au fiancé artilleur, il nous déclaré que son rêve était, depuis longtemps, un navire bien casé qui puisse rester tranquille et ne jamais aller à la mer.

Evidemment ce sont là des exceptions et des racontars, mais je me demande si nous les aurions trouvés dans la flotte du Nord, Charles Beresford, les brumes que redoute le médecin du *Bacchante*, à Rosyth, ou à la Nore, doivent stimuler plus que le beau ciel de Malte, les marins anglais de la mer du Nord, face à l'Allemagne.

### **Organisation du travail**

Que faites vous à bord ? Quel est votre service ? Faîtes vous le quart en rade ? Avez vous beaucoup d'exercices ? Sont-ils longs ? Allez vous souvent à terre ? Où faîtes vous vos tirs ? Quelles libertés ont vos hommes ? Comment sont-ils etc, etc.

Telles sont les questions que tout naturellement on se pose dans les conversations internationales des classiques visites de carré.

Je résume les réponses.

Le tableau de service est le même dans les autres escadres. Les chefs l'observent peut-être avec moins d'ardeur. A part des officiers, chefs de détail, il semble que l'entraînement soit organisé avec la même méthode, et la même vigueur que partout ailleurs. Le but est de travailler non pas le moins possible, mais le moins longtemps possible.

Ceci est humain, mais c'est surtout anglais. Dans toutes les branches du travail anglais, la tendance est de plus en plus à perfectionner les organisations, les mécanismes, et l'intensité de l'activité dans le but d'avoir à soi, plus d'heures libres, plus de week-ends, plus d'*holidays*<sup>297</sup>.

Et à bord, tout tend à ce but, condenser, organiser, intensifier l'effort. Pour cela il y a :

1. La spécialisation poussée à l'extrême.

---

<sup>295</sup> La présence féminine (conjugale ou péri-conjugale) est une question toujours délicate pour les marins, surtout quant l'épouse (les filles) sont à bord.

<sup>296</sup> Cette remarque boudeuse montre d'une part la toxicité des poudres nouvelles qui ont remplacé depuis deux décennies la poudre noire et la fréquence accrue des entraînements et le degré d'exigence demandé. L'escadre française entre également dans une phase nouvelle.

<sup>297</sup> Cette vision généraliste est-elle le fait d'une connaissance personnelle de l'Angleterre ? L'officier n'a pas servi comme attaché naval à Londres ni mené de missions outre-manche. Elle fait sans doute écho aux cours de l'école supérieure de la Marine dont le commandant était un ancien breveté (1901) comme aux études et polémiques du temps sur la taylorisation et le dynamisme anglo-saxon. Victor Bérard, qui produisit de profondes études sur le Royaume-Uni, enseigna à l'ESM.

2. Dans chaque spécialité, l'entraînement à outrance, basé non seulement sur les idées élevées, patriotiques, mais plus encore sur l'amour instinctif du sport, depuis la plus tendre enfance par toutes les classes de la société.
3. 1° Spécialisation. Nous en avons beaucoup causé. Pour les Anglais, ce principe de spécialisation est primordial. C'est pour eux l'évidence. Pour bien faire quelque chose, il faut le faire constamment. Ils sont pénétrés de ce principe, parce qu'ils en ont compris la logique absolue dès leur première enfance en l'appliquant dans tous les sports. Ils sont spécialistes du canon ou de la torpille, comme ils sont spécialistes du football ou du golf<sup>298</sup>. Quand on leur dit « nous avons sur le même bateau 15 hommes de signaux<sup>299</sup>, seulement, en dehors ils font beaucoup d'autres choses, la compagnie de débarquement, le service intérieur, la propreté en escadre. Ils ont en tout deux exercices par semaine », ces Anglais vous regardent sans comprendre et il convient de ne pas insister parce qu'ils vous croiraient complètement fou .... Eux ils ont trois hommes de signaux, seulement ces hommes de signaux font des signaux, rien que des signaux, toujours des signaux<sup>300</sup>.
4. Il en est de même dans toutes les spécialités. Bien plus dans chaque spécialité, chaque homme se spécialise encore. C'est le même torpilleur qui met l'obus en place. C'est le même pointeur qui est à la culasse. C'est le même gabier qui va sur l'ancre. Et ainsi de suite.
5. Ils disent « *If not, you are not quick* ». Depuis quelque temps, ils ont même spécialisé le quart, ce sont les quatre mêmes malheureux suivant leur expression qui font tous les quarts à la mer. Ce sont les *salt horses*, les « chevaux salés ». Mr Chateauminois a causé avec l'un de ces pratiques de la passerelle qui lui a dit « dès que je le pourrai, je me spécialiserai. L'intérêt de la flotte n'est plus en haut, mais en bas, je veux me faire électricien<sup>301</sup> ».

---

<sup>298</sup> Il est intéressant que l'on recourt ici à l'analogie sportive, alors que la spécialisation des tâches, anciennement pratiquée sur les navires de guerre, mais jamais poussée jusqu'à ses derniers degrés, est une des grandes questions qui agitent le monde du travail et les grandes entreprises avant la Grande Guerre. Comment ne pas penser ici à cette organisation américaine du travail dont les premiers pas horrifient les syndicats ? La divergence entre les deux marines tient aussi à la forte présence d'inscrits maritimes et de recrues rurales sur les navires de guerre français. Patrick Fridenson, « Un tournant taylorien de la société française (1904-1918) », *Annales. Economies, sociétés, civilisations*, 42<sup>e</sup> année, n° 5, 1987, p. 1031-1060.

<sup>299</sup> Anglicisme (*signalmen*) pour désigner des timoniers.

<sup>300</sup> C'est oublier le prolétariat des navires que sont les soutiers et les chauffeurs, mais dont la *Navy* cherche bien à se débarrasser en passant au tout pétrole, afin de consacrer le budget des salaires aux spécialistes.

<sup>301</sup> Initialement, le terme désigne un marin bon à tout.

