

Revue d'histoire maritime

22
23

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

40 €
979-10-231-0568-1



**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Nofficial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime
Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

Varia

LES OFFICIERS DE MARINE BRITANNIQUES ET
LA MÉDITERRANÉE AU XIX^e SIÈCLE :
UN REGARD INTIME ET SINGULIER ?

Patrick Louvier
Maître de conférences
Université Paul-Valéry—Montpellier 3

La Méditerranée et les territoires méditerranéens tiennent dans l’imaginaire britannique une place toute particulière au XIX^e siècle. Engagée à la Renaissance, la construction des représentations insulaires du monde méditerranéen atteint sa plus grande complexité entre 1860 et 1914, et ne connaît pas de remise en cause majeure avant les années 1960, quand le tourisme de masse et la décolonisation bousculent les figures et les ethnotypes anciens.

Les Victoriens et les Édouardiens ont bâti et développé leurs imaginaires méditerranéens sur deux fortes passions : l’orgueil et le désir. L’orgueil, tout d’abord, de dominer un espace crucial pour la défense des intérêts européens et indiens de l’Angleterre, où la puissance britannique, quasi invaincue depuis la fin du XVIII^e siècle, s’appuie, au siècle suivant, sur l’une des premières escadres du monde et sur un chapelet de bases navales et de possessions impériales : Gibraltar, le « *Grand Old Rock* », conquis en 1704 ; La Valette, capitale de l’archipel maltais et siège de la station de la Méditerranée, tombée aux mains britanniques en 1800 ; Corfou et les îles Ioniennes¹, également conquises durant les *French Wars*². Malgré l’abandon de l’archipel ionien à la Grèce en 1864, le renforcement ostensible des défenses de Gibraltar et de La Valette entretient la réputation d’imprenabilité des bases impériales britanniques³. Dans le dernier quart du XIX^e siècle, la cession par les Ottomans d’un mandat administratif et militaire sur Chypre (1878), l’occupation de l’Égypte et de ses confins sinaïtes et soudanais (1882-1898), comme le renforcement des communications

1 Alain Blondy, « L’Heptaméron et Malte sous domination britannique (1809-1814) », *Revue d’histoire maritime*, n° 15, « Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours », 2012, p. 357-368.

2 Rappelons que c’est ainsi que l’on désigne, en Grande-Bretagne, les guerres de la Révolution et de l’Empire.

3 Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006, p. 122-134, 334-341, 353-359.

maritimes et télégraphiques impériales, consolident la mainmise du Royaume-Uni sur le canal de Suez et la mer Rouge⁴. Autant de succès que célèbrent des monuments funéraires et religieux, des fêtes nationales, militaires et navales, mais également des tableaux, des romans, des livres d'histoire, et toute une littérature viatique où se déploie une histoire quasi providentielle de la *pax britannica* méditerranéenne⁵.

Outre l'orgueil et le sentiment de sécurité qu'inspirent aux Britanniques du XIX^e siècle leurs succès et ceux de leurs aïeux, la Méditerranée suscite leur désir d'un ailleurs déconcertant, riche en splendeurs artistiques comme en merveilles naturelles, tels l'Etna ou le Vésuve. Exigeant fortune et savoir, voyager et séjourner en Méditerranée, que tous tiennent pour le berceau de la civilisation, confère une véritable distinction sociale et culturelle. Associée aux souvenirs du Grand Tour, cette aura est entretenue, après 1820, par ceux qui cherchent et trouvent en Italie comme au Proche-Orient puis en Afrique du Nord, un éden lumineux et déconcertant, voire pour certains – tels Lady Stanhope et Oscar Wilde –, un asile loin de l'opprobre.

Le décryptage comme l'analyse de l'imaginaire méditerranéen des Victoriens et des Édouardiens constituent une entreprise de longue haleine, engagée il y a plus de quatre décennies, où se sont superposés et parfois croisés les travaux sur l'orientalisme, le balkanisme, la littérature de voyage et le genre⁶, mais également l'histoire de l'archéologie et de l'empire britanniques⁷. Les marins n'apparaissent guère dans ces champs de recherche, ce qui ne manque pas de surprendre⁸. Leurs missions diplomatiques, postales et combattantes

4 Robert Holland, *Blue-Water Empire. The British in the Mediterranean since 1800*, London, Allen Lane, 2013, p. 7-148.

5 Peter Dietz, *The British in the Mediterranean*, Washington/London, Brassey's, 1994, p. 61, 69; Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée (1840-1871)*, *op. cit.*, p. 87-88; Joseph Bonnici et Michael Cassar, *Malta then and now. Dari unllum*, Zabbar, à compte d'auteur, 1987, p. 2, 6.

6 John Pemble, *The Mediterranean Passion: Victorians and Edwardians in the South*, Oxford, OUP, 1988; Thomas W. Gallant, *Experiencing Dominion: Culture, Identity and Power in the British Mediterranean*, Notre Dame (Indiana), University of Notre Dame Press, 2002; Billie Melman, trad. Céline Grasser, « Orientations historiographiques. Voyage, genre et colonisation », *Clio. Femmes, Genre, Histoire*, n° 28, « Voyageuses », 2008, p. 159-184, en ligne, disponible à l'adresse : <https://clio.revues.org/8512>, consulté le 24 mai 2017; Maria Todorova, *Imaginaire des Balkans*, Paris, EHESS, 2011.

7 Joseph A. MacGillivray, *Minotaur: Sir Arthur Evans and the Archeology of the Minoan Myth*, London, Jonathan Cape, 2000; Jean-Loïc Le Quellec, *La Dame blanche et l'Atlantide. Enquête sur un mythe archéologique*, Paris, Errance, 2010, p. 228-235; Dudley Moore, *Dawn of Discovery: The Early British Travellers to Crete. Richard Pococke, Robert Pashley and Thomas Spratt and their Contribution to the Discovery of the Island's Bronze Age Archeological Heritage*, British Archeological Reports, International Series 2053, 2010.

8 Le corpus employé par John Pemble compte huit ouvrages rédigés par des militaires et d'anciens soldats, mais aucun livre écrit par un marin ou rapportant son témoignage (John Pemble, *The Mediterranean Passion*, *op. cit.*, p. 277-297).

comme leurs loisirs – touristiques, sportifs et savants – conduisent en effet les officiers de marine à s’entretenir avec les autorités, à fréquenter les notables locaux et parfois à parcourir l’arrière-pays. Dans les années 1820, sir Adolphus Slade (1804-1877), alors très jeune officier, voyage en Italie puis en Méditerranée orientale, et tire de ses pérégrinations deux livres de souvenirs publiés au tout début de l’ère victorienne⁹. Déjà connu pour l’excellence de ses travaux hydrographiques, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth (1788-1865) arpente, à la même époque, l’intérieur de la Sardaigne, dont il donne un large tableau socioéconomique, agrémenté d’anecdotes variées sur la vendetta et les dialectes insulaires¹⁰. Les récits cynégétiques de l’amiral Robert Hastings Harris (1839-1924), commandant en second l’escadre de la Méditerranée à l’extrême fin du XIX^e siècle, sont associés à de courts et fascinants portraits des sociétés consulaires et levantines d’Égypte, de Smyrne et de Thessalie¹¹. Fin connaisseur du monde hispanique, l’amiral Chambers (1866-1945) a laissé un témoignage passionnant sur la corrida et rassemblé, dans ses mémoires, des anecdotes tantôt amusées, tantôt scandalisées sur le monde ottoman de la fin de l’ère hamidienne¹². L’omission des sources navales de l’histoire culturelle de la Méditerranée des Victoriens et des Édouardiens tient à plusieurs causes.

Alors que les marins jouent un rôle certain dans la colonisation du Canada, de Terre-Neuve et du Pacifique, l’occupation et l’administration des territoires impériaux méditerranéens – Gibraltar, Malte, les îles Ioniennes, Chypre et l’Égypte –, sont l’affaire des soldats qui contribuent également à l’invention administrative et savante du Proche-Orient¹³. Disposant d’une documentation très riche grâce au développement du tourisme savant, artistique et littéraire

9 S. v. « Slade, Sir Adolphus (1804-1877) », dans *The Concise Dictionary of National Biography*, Oxford, OUP, 1921, p. 1208.

10 William Henry Smyth, *Sketch of the Present State of the Island of Sardinia*, London, John Murray, 1828, p. 143, 145, 169-171, 177-178, 184-185.

11 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, London/New York, Cassel, 1913, p. 199-204.

12 Amiral Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk. Naval Reminiscences, 1881-1906*, London, Constable, 1927, p. 302-306, 322-332.

13 Garnet Wolsey, *Cyprus 1878: The Journal of Sir Garnet Wolseley*, éd. Anne Cavendish, Nicosia, Cultural Centre of the Cyprus Popular Bank, 1991; Rodney Shirley, *Kitchener’s Survey of Cyprus, 1878-1883: The Full Triangulated Survey and Mapping of the Island*, Nicosia, Bank of Cyprus Cultural Foundation, 2001; Robert Holland et Diana Markides, *The British and the Hellenes: Struggles for Mastery in the Eastern Mediterranean 1850-1960*, Oxford, OUP, 2008, p. 162-188; Roger Heacock, « The Framing of Empire: Cyprus and Cypriots through British Eyes, 1878-1960 », *The Cyprus Review*, vol. 23, n° 2, 2011, p. 21-37; Patrick Louvier, « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien (1876-1908) », dans Marie-France Badie, Michèle-Caroline Heck et Philippe Monbrun (dir.), *La Fabrique du regard*, Paris, Michel Houdiard, 2011, p. 259-271; *id.*, « L’occupation britannique de Chypre et la Cyprus Police (1878-1914) », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, vol. 133, n° 1, 2013, p. 243-267, en ligne, disponible à l’adresse : <https://remmm.revues.org/8135>, consulté le 4 juin 2017.

au XIX^e siècle, l'histoire de la littérature viatique en Méditerranée s'est désintéressée d'une narration navale où l'évocation des escales et des excursions est rarement originale. Le long cloisonnement de l'histoire navale est enfin une autre explication plausible de sa place secondaire dans l'étude des imaginaires méditerranéens contemporains¹⁴.

Deux questionnements ont articulé cette étude sur les représentations navales britanniques du monde méditerranéen. Sur quels espaces et sur quelles sociétés les témoignages sont-ils les plus ordinaires, les plus rares et les plus pénétrants ? Quelle est la spécificité des représentations navales d'un monde méditerranéen sur lequel les élites et l'opinion instruite construisent et réemploient des représentations, des poncifs et des ethnotypes d'une particulière complexité ? La recherche de sources abondantes et homogènes permettant une analyse élargie a précédé nos hypothèses puis accompagné nos réponses. Plusieurs considérations, pragmatiques et méthodologiques, nous ont conduits à laisser à l'arrière-plan les sources archivistiques en privilégiant les sources imprimées, abondantes, homogènes et variées¹⁵.

280

LES SOURCES NAVALES IMPRIMÉES : LA MÉDITERRANÉE VUE DE LA DUNETTE

Ce que la production imprimée navale du XIX^e siècle donne à lire de la Méditerranée est dominé par les écrits des officiers. Pour diverses raisons,

- 14 À titre d'exemple, trois ouvrages du même historien illustrent l'intérêt grandissant de l'histoire navale britannique pour les perspectives culturelles et symboliques : Andrew Lambert, *Battleships in Transition. The Creation of the Steam Battlefleet, 1815-1860*, London, Conway Maritime Press, 1984 ; *id.*, *Franklin: Tragic Hero of Polar Navigation*, London, Faber & Faber, 2009 ; *id.*, « The Power of a Name: Tradition, Technology and Transformation », dans Robert J. Blyth, Andrew Lambert et Jan Rüger (dir.), *The Dreadnought and the Edwardian Age*, Farnham, Ashgate, 2011, p. 19-30.
- 15 Nous avons ainsi écarté les sources iconiques (photographies, aquarelles, gravures, croquis et tableaux), sur lesquelles nos données étaient trop éparées pour ne pas risquer le piège de l'effet-source. Le temps manquant, l'exploitation des fonds privés du Maritime National Museum (Greenwich), où sont conservés les documents des officiers subalternes et des matelots, n'a pu être menée au-delà d'un bref repérage. La documentation ministérielle est disparate et d'ampleur inégale, avant la fondation en 1882 d'un service naval spécialisé, le Foreign Intelligence Committee, puis le Naval Intelligence Department, qui privilégie une approche matérielle, technique et budgétaire, concentrée sur les sites côtiers stratégiques. L'Amirauté laisse aux experts du Foreign Office et du War Office l'étude sociale, voire ethnographique, des territoires les plus « sensibles » : l'Égypte, Chypre, la Syrie, la Crète et l'Albanie (Thomas Fergusson, *British military Intelligence, 1870-1914. The Development of a Modern Intelligence Organization*, London, Arms and Armour Press, 1984, p. 67-68 ; Jean Martinant de Préneuf, « Entre Londres, Rome et Berlin. Les marins français et la figure mouvante de l'ennemi 1871-1914 », dans Jörg Ulbert [dir.], *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires [XIV^e-XX^e siècle]*, Hamburg, DOBU Verlag, 2011, p. 289-302 ; Patrick Louvier, « Regards militaires britanniques sur les peuples du Levant hamidien [1876-1908] », art. cit., p. 259-271).

l'expérience méditerranéenne des matelots et de la maistrance sombra dans l'oubli. Les chansons composées sur le gaillard d'avant, publiées sur feuilles volantes ou collectées ultérieurement, évoquent principalement les grands affrontements du premier XIX^e siècle : Alger en 1816, Navarin en 1827, Acre en 1840. Si les navires engagés et leurs commandants sont au cœur de ces chants, les allusions sur les territoires et les sociétés méditerranéens sont succinctes et sans relief¹⁶. Des rares anecdotes rapportées par les officiers sur les équipages et leurs propos émergent les débris d'une expérience intime et collective, partiellement complétés par les fonds administratifs, sanitaires et policiers¹⁷.

La part écrasante des officiers généraux corrigée par un échantillon représentatif de la *Navy* victorienne

Le corpus rassemblé pour cette étude (vingt-quatre ouvrages) peut-il permettre de saisir l'expérience méditerranéenne des officiers navals ? Les témoignages rassemblés émanent d'une fraction très courte de la *Navy* dont les éléments les plus gradés sont surreprésentés. Un seul livre reprend les écrits posthumes d'un très jeune officier, l'enseigne de vaisseau William Robinson (1804-1827), dont son frère, avocat, et son premier commandant, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth, voulurent honorer la mémoire en rassemblant ses lettres, ses dessins et les extraits de ses journaux¹⁸. Pour autant, cette surreprésentation des officiers généraux dans la littérature navale du XIX^e siècle est la règle tant au Royaume-Uni que sur le continent, et elle se comprend aisément. Les pairs, les amis comme les subordonnés et les familles des amiraux suscitèrent, conservèrent et publièrent leurs écrits, en profitant de l'intérêt public pour la *Navy*, fer de lance de la puissance britannique, et pour la disparition de la « vieille » marine à voiles, dont ces officiers – dont les carrières s'étendaient sur cinq voire six décennies –, furent les témoins et les acteurs. Les lettres et les journaux des *midships* et des officiers subalternes, dont la carrière trop brève ne suscitait guère l'intérêt des éditeurs, ne furent en revanche qu'exceptionnellement publiés. Considérons en second lieu la représentativité des seize officiers généraux, dont les écrits constituent l'essentiel de notre corpus, en comparant leurs traits

16 Nous remercions notre collègue Youenn Le Prat de nous avoir communiqué plusieurs documents du premier XIX^e siècle et de nous avoir donné une vue d'ensemble des chansons de marine britanniques de la fin des *French Wars* à la Grande Guerre.

17 National Archives, Kew, (ensuite NA-Kew), Admiralty (ADM) 121-4, commandant Campbell au vice-amiral Smart, 4 mai 1865, n° 49 ; NA-Kew, ADM 121-5, *Arrangements for the Victualling on the Mediterranean Station*, document non daté transmis par l'Amirauté au vice-amiral lord Clarence Paget, 8 mai 1866, n° 85 ; Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford Written by Himself*, 1914, London, Methuen & Co, t. 1, p. 31.

18 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas; With Memoirs, Compiled from the Logs and Letters of a Midshipman*, London, James Fraser, 1837.

sociaux, générationnels et professionnels, à ce que nous savons des officiers de la *Navy*¹⁹.

282

Possible, mais rare à la fin du XVIII^e siècle et dans les premières années des *French Wars*, la promotion par le mérite seul cesse quand les politiques de restriction budgétaire et de désarmement, sensibles avant 1814, sont accentuées dans les années 1820-1830 ce qui alimente le népotisme et le clientélisme (*interest*). Si les chances de promotion s'améliorent sensiblement au milieu du siècle, ces pratiques demeurent très présentes jusqu'à la fin de l'ère édouardienne. Les carrières des seize amiraux étudiés dans cette étude sont ici exemplaires de ces processus de reproduction. Sept d'entre eux appartiennent à l'*establishment* naval (William Parker, Georges Rodney Mundy, William Fanshawe Martin et Henry Codrington), à la *gentry* aisée, voire à l'aristocratie écossaise (Charles Napier), anglo-irlandaise et anglaise (Charles Beresford et lord Clarence Paget). Huit amiraux, dont les témoignages ont été retenus dans ce corpus, appartiennent aux classes moyennes supérieures. Edmund E. G. Fanshawe, Thomas A. B. Spratt, Lord Lyons, Robert Hastings Harris et William Henry Smyth sont nés au sein des « élites secondes²⁰ » des forces armées, tandis que Percy Scott, Cyprian Bridge et Bertram Mordaunt Chambers sont issus du clergé anglican, des professions libérales ou de la magistrature²¹. John Fisher que l'on présente parfois comme un « homme nouveau » est issu d'une famille militaire et coloniale désargentée, mais honorablement connue, et disposa, jeune officier supérieur, de puissants et décisifs appuis au sein de l'appareil politique et naval. Illustrant donc bien les traits sociaux et professionnels des officiers supérieurs de la Marine britannique, l'échantillon retenu couvre tout le XIX^e siècle.

Entrés dans la *Navy* dans les premières années des *French Wars*, Codrington, Napier, Parker, Lyons et Smyth sont officiers subalternes à la fin du conflit et parviennent au sommet de leur carrière au milieu du siècle, non sans avoir subi de longues périodes d'inactivité. Admis dans la Marine après 1815, les amiraux « Fly » Martin, Hornby, Paget, Slade, Spratt et Mundy reçoivent leurs premiers grands commandements au milieu de l'ère victorienne (1856-1878), quand entrent dans la carrière navale de futures grandes figures de la

19 Michael Lewis, *A Social History of the Navy. 1793-1815* [1960], London, Greenhill Books, 2006 ; *id.*, *The Navy in Transition. 1814-1864. A Social History*, London, Hodder & Stoughton, 1965.

20 Cette expression quelque peu anachronique a été choisie pour désigner les officiers subalternes des forces armées, issus de la *gentry* ou des classes moyennes.

21 Les origines de l'amiral Chambers, que ce dernier a soigneusement décrites, montrent ici la convergence de milieux socioprofessionnels bien distincts. Fils d'un avocat et petit-fils d'un juge, issus de la bourgeoisie provinciale, l'amiral Chambers compte également des officiers de haut rang dans sa famille paternelle, et appartient, par sa mère, à une ancienne famille liée à l'aristocratie comme à la *Navy* (Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk, op. cit.*, p. 1-24).

Marine édouardienne : Fisher, Beresford, Harris, Scott et Bridge. Né en 1866, Bertram Mordaunt Chambers, qui parvint aux étoiles au début du premier conflit mondial, représente enfin la génération des capitaines de vaisseau et des contre-amiraux de l'ère édouardienne. Tandis que les amiraux Parker, Martin et Hornby s'illustrent comme de remarquables « généralistes », les spécialistes sont bien présents : les amiraux Spratt et Smyth appartiennent au monde fermé des hydrographes qui sont, durant le premier XIX^e siècle, les seuls « spécialistes » de la *Navy* avec les *Royal Marines*. Le développement dans le dernier tiers du siècle des spécialités techniques (artillerie navale, torpillage) est également visible à travers deux figures : l'amiral Sir Percy Scott (1853-1924), un artilleur, et son aîné, John Fisher (1841-1920), qui fut l'un des premiers experts des défenses sous-marines. La diversité des récits publiés permet enfin de considérer l'expérience navale de la Méditerranée, des grades les plus élevés aux plus modestes. Si les amiraux Harris, Paget, Scott et Chambers rédigent leurs souvenirs à la fin de leur carrière, les récits de voyage de Smyth, Spratt et Slade sont écrits et publiés quand ces derniers sont encore des officiers subalternes. La publication des correspondances et des extraits de journaux (Parker, Codrington, Fanshawe, Napier), généralement cités avec soin, permet en outre de retrouver le propos de l'enseigne et du jeune capitaine de frégate, que la chance, les talents et les appuis menèrent aux grades supérieurs. Les seize amiraux, dont les écrits ont été rassemblés, forment donc un échantillon assez homogène et divers pour que nous puissions tenir leurs impressions et leurs propos comme représentatifs de ce que pouvaient dire et ressentir le plus grand nombre des officiers déployés en Méditerranée tout au long du XIX^e siècle. Cette représentativité – relative – posée et, nous l'espérons, admise, il convient de considérer les difficultés méthodologiques d'une littérature corporatiste, souvent produite à plusieurs mains, où les voix du marin et de son éditeur doivent donc être distinguées.

Singularités et opacités d'une littérature corporatiste et élitiste

Les récits que les officiers de marine livrent à la lecture de leurs proches et de leurs contemporains répondent aux attentes de leur temps et de leurs lecteurs, auxquelles s'ajoutent les omissions et les hypermnésies qui affectent toute littérature corporatiste. Comme les expatriés et les voyageurs « professionnels », les officiers rapportent autant ce qu'ils voient dans le cadre de leurs fonctions et de leurs loisirs que ce qu'ils croient comprendre et veulent montrer, tout en enveloppant de silence ou d'euphémismes ce que leurs supérieurs, leurs lecteurs et eux-mêmes jugeaient trivial ou blâmable. Les récits sur l'empire ottoman parlent rarement des musulmans et quand elles sont évoquées, cela est fait dans les cadres les plus canoniques de l'orientalisme – leurs tenues, leur

instruction, l'organisation du harem – et, bien naturellement, dans les bornes de la décence²². L'alcoolisme des jeunes officiers, leur amour débridé des jeux d'argent, mais également la brutalité des commandants sont soit passés sous silence soit enveloppés dans un court récit dont la fin, heureuse ou moralisatrice, est toujours bonne à méditer pour de futurs marins²³. En revanche, la pêche à la mouche, la chasse au gibier d'eau et les sports équestres, qui sont les plaisirs de la bonne société insulaire, tiennent une place considérable dans les biographies et les correspondances²⁴. Comme toute littérature corporatiste, l'écriture navale suit des canons ou des modèles. Les biographies des amiraux victoriens puis édouardiens sont inspirées par les grandes figures de la *Navy* nelsonienne, dont la ténacité, le patriotisme et les talents permirent la victoire finale sur la France. Les écrits des vétérans de la guerre d'Orient (1854-1856) – durant laquelle les combats navals et côtiers furent rares – s'inscrivent dans cette perspective héroïque et sacrificielle. En s'étendant sur la dureté de l'hivernage en mer Noire en 1854, comme sur les difficultés nautiques rencontrées dans les Détroits, les lettres et les souvenirs trouvent autant d'occasions d'exalter l'endurance de la *Navy* et de confirmer la prééminence britannique sur toute puissance continentale. Une mémoire déformée à des fins corporatistes et politiques donc, mais aussi passablement opaque. Pour autant, toute histoire des représentations des élites est confrontée à ces limites comme à ces singularités documentaires, qui sont bien connues par ailleurs²⁵.

Les principales formes, contraintes et ressources de la littérature navale

Cinq genres majeurs enveloppent la production du récit naval : épistolaire, diariste, biographique, viatique et scientifique. Ce classement s'avère parfois incertain. Le *Sketch on the Present State of Sardinia*, que le capitaine de vaisseau Smyth publie à Londres en 1828, oscille ainsi entre l'essai politique et médical, le tableau de mœurs, le livre de souvenirs, le guide touristique et l'étude statistique²⁶. Pour autant, les titres du livre et des chapitres, la préface comme les pièces annexes aident à définir le genre dominant de l'ouvrage.

22 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget: Autobiography and Journals of Admiral Lord Clarence Paget*, London, Chapman & Hall, 1896, p. 254-262 ; Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, *op. cit.*, p. 326.

23 Chambers, qui rédige ses souvenirs dans l'entre-deux-guerres, se montre assez loquace, mais enveloppe toujours ses propos d'un grand appareil d'euphémismes (*ibid.*, p. 67-68).

24 *Memoir of Sir Henry Keppel G.C.B.*, éd. sir Algernon West, London, Smith, Elder & Co, 1905, p. 168-169 ; Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, *op. cit.*, p. 42-43.

25 À titre d'exemple : Pierre Tucoo-Chala et Noël Pinzuti, « Le Voyage de Pierre Barbatre à Jérusalem en 1480. Édition critique d'un manuscrit inédit », extrait de l'*Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, 1972-1973, p. 75-80 ; Frédéric Rousseau, « Entre découverte de l'altérité et définition de soi. L' "Orient méditerranéen" des soldats français de la Grande Guerre (1915-1918) », *Cahiers de la Méditerranée*, n°81, 2010, p. 105-120.

26 William Henry Smyth, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia*, *op. cit.*

La littérature viatique et savante : une production considérable et d'une exceptionnelle qualité durant le premier XIX^e siècle

Alors que la composition et la publication des productions épistolaires, biographiques et mémorialistes couvrent tout le siècle, les récits de voyage, scientifiques ou non, sont écrits durant le premier XIX^e siècle, quand plusieurs territoires, telles la Sardaigne, la Crète, la Libye ou l'Albanie, demeurent très mal connus. Sur les sept ouvrages étudiés qui relèvent de cette littérature savante et viatique, deux ont été écrits par un marin-voyageur, Adolphus Slade, trois par un hydrographe vétérinaire des *French Wars*, William Henry Smyth, deux enfin par un autre hydrographe, Thomas Abel Brimage Spratt (1811-1889), entré dans le service en 1823²⁷.

Voyageant en Italie du Nord à plusieurs reprises au début puis au milieu des années 1820, Adolphus Slade se rend dans l'Adriatique puis dans l'Empire ottoman durant la guerre d'indépendance hellénique et prend part à la bataille de Navarin en 1827. Autorisé, en 1835, à se rendre en mer Noire, alors fermée aux navires de guerre des puissances non riveraines, il est un des rares marins occidentaux à voir les infrastructures portuaires russes et les unités de l'escadre de Sébastopol. Dans les deux premiers livres de souvenirs qu'il consacre à ses voyages en Méditerranée, Adolphus Slade, que le *Dictionary of National Biography* désigne comme « un voyageur et un marin », oscille entre la littérature viatique et l'essai géopolitique²⁸. Dans une certaine mesure, les voyages des hydrographes Smyth et Spratt s'apparentent aux pérégrinations de Slade. Une grande partie de leurs travaux se déroule en effet sans cadre officiel strict et relève de l'entreprise savante individuelle. Néanmoins, la comparaison tourne vite court. Adolphus Slade est un marin « généraliste », voyageur par goût ou par esprit d'aventure comme le sont alors des dizaines de demi-soldes, tel le capitaine de vaisseau « Black » Charles Napier (1786-1860) qui parcourt l'Italie et la France au lendemain des *French Wars*. Smyth et Spratt sont avant tout des cartographes, qui travaillent pour la communauté nautique, mais également des érudits et des naturalistes au service de leurs réseaux scientifiques. Leur connaissance exceptionnelle des eaux, des côtes et des îles méditerranéennes fait de Smyth, numismate et astronome réputé, comme de son cadet Spratt, ami de Charles Lyell, les seuls représentants d'une littérature de voyage savante.

27 Une production ramassée sur deux décennies, toute concentrée sur le monde méditerranéen, atypique certes, si l'on considère la carrière de Slade, un des chefs de la marine ottomane de l'ère des *tanzîmât*, et la spécialisation hydrographique de Smyth et de Spratt, mais remarquable par l'ampleur de leurs propos, leur connaissance exceptionnelle des territoires et des populations décrits, la notoriété enfin de leurs livres.

28 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, etc. and of a Cruise in the Black Sea, with the Capitan Pasha, in the Years 1829, 1830, and 1831*, London, Saunders & Otley, 1833 ; *id.*, *Turkey, Greece and Malta*, 2 vol., London, Saunders & Otley, 1837.

The Mediterranean. A Memoir Physical, Historical and Nautical, que le contre-amiral Smyth publie en 1854, est une somme sur la faune maritime, les courants et la géologie côtière, que conclut une histoire de l'hydrographie britannique et européenne²⁹. Rédigé par le lieutenant de vaisseau Thomas Spratt et son ami, le naturaliste Edward Forbes (1815-1854), *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyratis* (1843), est consacré à la géologie, – la grande passion de Spratt –, à la flore, à la faune, mais également au passé gréco-romain des régions parcourues³⁰. *Travels and Researches in Crete*, que publie Spratt douze années plus tard, suit la même construction austère et les mêmes objets³¹.

Remarquables par l'ampleur des recherches et l'expérience des lieux, les ouvrages de ces deux marins-savants n'en sont pas moins aussi des livres de souvenirs³². Les tableaux des territoires abordés et parcourus – siciliens et sardes, libyens, crétois, rhodiens et levantins – et de leurs populations sont étayés par de nombreuses anecdotes³³. En ce sens, ils s'apparentent aux autres récits et témoignages des officiers de marine dont l'expérience méditerranéenne s'insère dans un propos plus général sur la carrière de l'officier, l'histoire contemporaine et le destin de la *Navy*.

La littérature épistolaire, biographique et mémorialiste navale à l'ombre des marins nelsoniens

Au XIX^e siècle, les officiers de marine ont beaucoup écrit et publié. Leurs articles dans la presse nationale se comptent par centaines, et traitent de sujets aussi divers que l'état des forces navales, la situation géopolitique de l'Europe et les grandes questions de défense. La publication des journaux (*diaries, journals, logs*), des souvenirs (*autobiographies, records, reminiscences, notes, memories et memoirs*) et des correspondances (*correspondence, letters*) consolide cette présence publique. Publiés de leur vivant ou à titre posthume, les correspondances, les souvenirs et les journaux des officiers britanniques forment la matière de dizaines de livres dont vingt-quatre ont été retenus pour cette étude, comme cela a déjà été précisé.

29 William Henry Smyth, *The Mediterranean. A Memoir Physical, Historical and Nautical*, London, John W. Parker & Son, 1854.

30 Thomas Abel Brimage Spratt et Edwards Forbes, *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyratis, in Company with the Late Rev. E. T. Daniell*, London, John Van Voorst, 1847.

31 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, London, John Van Voorst, 1865.

32 Smyth sert en Méditerranée occidentale de 1811 à 1824, tandis que Spratt demeure presque sans interruption en Méditerranée centrale et orientale de 1834 à 1863.

33 William Henry Smyth, *Memoir Descriptive of the Resources, Inhabitants and Hydrography of Sicily and its Islands, interspersed with Antiquarian and Other Notices*, London, John Murray, 1824; *id.*, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia*, *op. cit.*

Fallait-il conserver les écrits rédigés ou composés par les officiers, publiés de leur vivant ou non³⁴, en les tenant pour les seuls témoignages authentiques, mais écarter les écrits rassemblés après leur décès, par leurs proches dont les propos enveloppent les lettres et les récits mêmes de l'officier disparu³⁵? Cela ne parut pas justifié, ni opportun, ni même possible: la plupart des éditions posthumes furent préparées du vivant de l'officier avec son consentement ou sa participation active³⁶. La proximité professionnelle, voire familiale, entre le témoin et l'éditeur de ses écrits, a permis de conserver l'écho des traits d'humeur, des conversations amicales et des propos de table³⁷. Composées par les officiers ou par des tiers, les « vies » des amiraux victoriens sont traversées par les mêmes traits communs qui rendent en outre assez vaine une séparation des témoignages directs et des propos rapportés. Dans leurs autobiographies, les officiers – on pense à John Fisher – ne s'affranchissent pas ou peu du modèle des amiraux « nelsoniens » (Exmouth, Hotham, Parker), fins tacticiens et habiles négociateurs³⁸. L'affectation d'amateurisme sportif qui est associée à la distinction des vrais *gentlemen* de l'ère édouardienne comme la sacro-sainte peur

- 34 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece, op. cit.*; Sir Rodney Mundy, *HMS Hannibal at Palermo and Naples during the Italian Revolution with Notices of Garibaldi, Francis II, and Victor Emmanuel*, London, John Murray, 1863; Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, éd. cit.; Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford, op. cit.*; Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral, op. cit.*; Lord Fisher, *Memories and Records*, London, Hodder & Stoughton, 1919; Sir Percy Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, London, John Murray, 1919; Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, London, John Murray, 1919; Arthur J. Marder, *Fear God and Dreadnought: The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*, t. I, *The Making of an Admiral, 1854-1904*, London, Jonathan Cope, 1952.
- 35 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas, op. cit.*; Sir John Ross, *Memoirs and Correspondence of Admiral Lord De Saumarez*, London, R. Bentley, 1838; Major-General Elers-Napier, *Life and Correspondence of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B.*, London, Hurst & Blackett, 1862; Lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of Sir Henry Codrington, Admiral of the Fleet*, London, Longmans, Green & Co, 1873-1880; Augustus Phillimore, *The Life of Admiral of the Fleet Sir William Parker*, London, Harrison, 1876-1880; *id.*, *The Last of Nelson's Captains*, London, Harrison, 1891; Mrs. Frederick Egerton, *Admiral of the Fleet: Sir Geoffrey Phipps Hornby*, Edinburgh, Blackwood, 1896; Sydney Marrow Eardley-Wilmot, *Life of Vice-Admiral Edmund, Lord Lyons*, Londres, Sampson Law, Marston & Co, 1898; Alice E. J. Fanshawe, *Admiral Sir Edward Gennys Fanshawe, A Record. Notes, journals, letters written and compiled by Alice E. J. Fanshawe*, London, Spottiswoode & Co, 1904; Hugh Noel Williams, *The Life and Letters of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B.*, London, Hutchinson, 1917.
- 36 L'édition des lettres de l'amiral sir Henry Codrington (1770-1851), le vainqueur de Navarin, par sa fille, lady Bouchier, commença en 1844 quand cette dernière entreprit de rassembler les lettres privées de son père, tout particulièrement celles écrites à son épouse. Le choix des extraits fit alors l'objet de plusieurs échanges épistolaires et de nombreuses conversations entre lady Bouchier, son époux, militaire, et l'amiral Codrington: lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of sir Henry Codrington, op. cit.*, t. I, p. 42-43.
- 37 Andrew Lambert, *Admirals. The Naval Commanders Who Made Britain Great*, London, Faber & Faber, 2008, p. 250; Mrs. Frederick Egerton, *Admiral of the Fleet, op. cit.*, p. 5.
- 38 Andrew Lambert, *Admirals, op. cit.*, p. 291.

de « sentir l'huile » dissuadent la plupart des marins de s'attarder sur les aspects les plus ardu du métier. Les amiraux parlent donc généralement peu de leur temps de commandement dans les arsenaux ni de leurs tâches à l'Amirauté. Ils privilégient en revanche les faits d'armes³⁹, mais également les récits de chasse, délassément viril et impérial par excellence. Ils parlent enfin longuement de leurs parents, de leurs supérieurs et des personnalités rencontrées, généralement princières et royales⁴⁰. Exaltant les vertus familiales, sociales et professionnelles des marins disparus, les biographies consacrées aux amiraux comme les ouvrages rassemblant leurs lettres et leurs souvenirs privilégient également une histoire narrative, riche en anecdotes héroïques, exotiques et pittoresques. Il paraît donc difficile et sans grand profit de fractionner une littérature biographique navale dont les modèles, les règles et les finalités sont proches.

UNE CONNAISSANCE DE PREMIÈRE MAIN, MAIS D'INÉGALE PROFONDEUR DES TERRITOIRES ET DES SOCIÉTÉS MÉDITERRANÉENS

La Méditerranée est, avec les eaux britanniques – *Home Waters, Channel station* –, l'espace maritime où le plus grand nombre d'officiers de la *Navy* a été appelé à servir. Cette expérience, généralement répétée à deux voire trois reprises dans une longue carrière, ne signifie pas pour autant une connaissance intime de tous les territoires méditerranéens et de leurs populations sur lesquels le regard naval, trop routinier, bref ou superficiel, est enveloppé d'une gangue de généralisations et de poncifs dont seuls quelques marins parviennent à se détacher.

Servir en Méditerranée : une expérience quasi universelle au sein de la *Navy*

À la différence de leurs homologues austro-hongrois, italiens, grecs et ottomans, dont la formation et la carrière se déroulent presque toujours dans les eaux méditerranéennes, les cadres de la *Navy* sont appelés à servir sur tous les théâtres ultra-marins où l'expansion du Royaume-Uni, mais également des missions d'exploration et d'ingérence humanitaire entraînent le déploiement de croiseurs et la création de commandements nouveaux⁴¹. L'essentiel de la brillante carrière

39 Sir Rodney Mundy, *Narrative of Events in Borneo and Celebes Down to the Occupation of Labuan. Together with a Narrative of the Operations of HMS Iris*, London, John Murray, 1848 ; *id.*, *HMS Hannibal*, *op. cit.*

40 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, *op. cit.*, p. 198-202.

41 Grace Estelle Fox, *British Admirals and Chinese Pirates, 1832-1869*, London, Kegan Paul, Trench, Trübner & Co, 1940 ; Gerald S. Graham, *Great Britain in the Indian Ocean. A Study of Maritime Enterprise, 1810-1850*, Oxford, Clarendon Press, 1967 ; Regis A. Courtemanche, *No Need of Glory. The British Navy in American Waters, 1860-1864*, Annapolis (Maryland), Naval Institute Press, 1977 ; Barry M. Cough, *Britain, Canada and the North Pacific. Maritime Enterprise and Dominion, 1778-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.

de l'amiral sir Bartholemew Sullivan (1810-1890) se passe ainsi dans les eaux atlantiques, pacifiques et baltiques, où s'illustre cet hydrographe réputé⁴². Les carrières de quelques brillantes figures de la Marine *late victorian* (1878-1901) puis édouardienne (1901-1910/1914), les amiraux Bridge et Keppel, se passent aussi presque totalement sur des théâtres maritimes lointains. L'importance géopolitique du bassin méditerranéen impose toutefois de grands moyens matériels – pas moins de huit navires de ligne entre 1860 et 1909 – et humains : près de 12 000 marins et plusieurs centaines d'officiers servent ainsi en Méditerranée du milieu à la fin du siècle⁴³. Quasi inévitable donc, le temps de service en Méditerranée offre en outre plusieurs atouts professionnels et sociaux qui suscitent d'âpres rivalités au sein de l'*establishment* naval. Non seulement les capitaines de frégate et de vaisseau y apprennent les délicates manœuvres d'escadre, peu fréquentes voire impossibles dans les stations secondaires, mais les tensions internationales comme les faits de guerre (campagne d'Égypte de 1882) permettent aux plus zélés comme aux plus chanceux de se faire remarquer. Détaché en Méditerranée en 1877, John Fisher, alors tenu pour l'un des meilleurs experts de ces questions, étudie les premiers tirs de torpilles Whitehead à Fiume, avant de recevoir le commandement de la corvette *Pallas* au premier semestre 1879, puis, en janvier 1881, celui de l'*Inflexible* qui prend une part notable au bombardement d'Alexandrie en 1882. Le *Mediterranean Command* passe pour la plus belle et la plus distrayante des stations navales et la seule où des *gentlemen* peuvent trouver une vie de société digne de ce nom⁴⁴. Les régates maltaises comme les escales de Naples, de Corfou et du Pirée, qui sont l'occasion de réceptions brillantes et de pittoresques excursions, forment ainsi les figures imposées de la mémoire navale jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, et sans doute au-delà :

Des yachts de ce genre, [le capitaine de vaisseau] Ainslie en avait vu de nombreux en temps de paix alors qu'il servait comme enseigne sur un destroyer de la flotte de la Méditerranée. Le *Lady Jane* éveillait en lui d'heureux souvenirs : Malte, Naples, Le Pirée, des nuits de rêve, des orchestres et de jolies filles aux épaules dorées et au regard provocant, un autre monde. Sans doute disparu à jamais⁴⁵.

42 Henry Norton Sullivan, *Life and Letters of the Late Admiral Sir Bartholemew James Sulivan K.C.B., 1810-1890*, London, John Murray, 1896, p. 36-37, 88-99.

43 Chaque affaire majeure – la seconde crise de Syrie de 1839-1840, la guerre de Crimée (1854-1856), l'unification italienne (1859-1861), la crise d'Orient de 1877-1878, l'expédition d'Égypte en 1882 et la crise du Pendjab (1885) – entraîne en outre le déploiement d'une partie des forces stationnant dans les eaux nationales (*home waters*) et ouest-atlantiques (Mediterranean Approaches, Lisbon Station).

44 Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, *op. cit.*, p. 509 ; Sir Percy Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 66 ; Andrew Lambert, *Admirals*, *op. cit.*, p. 296, 338-339, 343.

45 Douglas Reeman, *L'Attaque vient de la mer [Strike from the Sea]*, Paris, Plon, 1979, p. 268.

Si les bâtiments de la *Navy* ne croisent pas en Méditerranée orientale avant 1793, la lutte contre les menées françaises en Égypte puis dans l'Adriatique durant les *French Wars*, la destruction de la course barbaresque après 1815, la traque enfin des flibustiers grecs durant la guerre d'Indépendance hellénique (1821-1830) permettent d'engranger un très large savoir nautique sur les côtes africaines, proche-orientales et balkaniques⁴⁶. Renforcée par d'importants travaux hydrographiques en Afrique méditerranéenne comme au Levant, menés avec les Français sous la Restauration et la monarchie de Juillet, la couverture cartographique des côtes méditerranéennes est tenue pour achevée à la fin du premier XIX^e siècle⁴⁷. Dans les décennies suivantes, il s'agit de parfaire les relevés côtiers, d'enregistrer les effets de l'activité sismique et volcanique, de suivre les aménagements portuaires et côtiers, de travailler enfin à la géographie des fonds sous-marins⁴⁸. Cette accumulation de savoirs ne signifie nullement que les marins britanniques – pas plus que leurs homologues étrangers – ont une connaissance intime des bassins qui composent cette mer plurielle ni de ses territoires insulaires et côtiers.

Une connaissance routinière des territoires portuaires, britanniques et étrangers

Les territoires méditerranéens les mieux connus des officiers de la *Navy* sont évidemment portuaires. Outre les bases navales britanniques, les ports méditerranéens les plus fréquentés sont ceux que les nécessités logistiques comme la diplomatie navale amènent à visiter régulièrement. Les grands ports espagnols (Barcelone, Mahon), français (Toulon, Marseille, plus rarement Alger), italiens (Gênes, Naples et Palerme), nord-africains et levantins (Tunis, Alexandrie, Le Pirée, Smyrne, Beyrouth), sont les escales ordinaires des croisières estivales et automnales de l'escadre de Malte⁴⁹. Quand la situation diplomatique s'y prête, les règles de la réciprocité et de la courtoisie enveloppant les usages navals permettent d'étendre ces visites aux ateliers comme aux bâtiments de guerre étrangers. Le partenariat diplomatique franco-britannique au Levant en 1839 comme en Sicile en 1848 puis en 1860 est l'occasion pour les états-majors des stationnaires britanniques de se rendre sur les navires français dont ils rapportent une moisson

46 Tom Malcomson, « An Aid to Nelson's Victory? A Rediscovered Description of the Harbour of Aboukir, 1798 », *Mariner's Mirror*, vol. 84, n° 3, 1998, p. 291-297.

47 William Henry Smyth, *The Mediterranean*, op. cit., p. 353-429 ; Christopher Drew Harris, « Travel and Experience in the Mediterranean of Louis XV », dans William V. Harris (dir.), *Rethinking the Mediterranean*, Oxford, OUP, 2005, p. 235-267.

48 Margaret Deacon, *Vice-Admiral TAB [Thomas Abel Brimage] Spratt and the Development of Oceanography in the Mediterranean. 1841-1873*, Woolwich, National Maritime Museum, coll. « Maritime Monographs and Reports », 1978.

49 Sir Robert Hastings Harris, *From Naval Cadet to Admiral*, op. cit., p. 198.

de détails⁵⁰. En 1866, l'apaisement de la question italienne et la communauté de vues franco-britanniques sur les affaires crétoises facilitent une escale dans le port de Toulon où les cuirassés de l'escadre française et les établissements de la Marine sont généreusement montrés aux officiers du Malta Squadron⁵¹.

Les rivalités consulaires, les missions postales, fréquentes encore jusque dans les années 1860, comme la collecte des informations politiques, supposent également la visite régulière des ports de second ordre, tels que Sidon, Tanger, La Canée, Candie et Réthymnon, mais également Sousse, Civitavecchia, Ancône et Marsala, où les Mille débarquent, le 7 mai 1860, sous le regard de l'équipage de l'*Argus* et de l'*Intrepid*. Durant les crises politico-humanitaires les plus graves (les massacres du Liban de 1860 ou l'insurrection crétoise en 1897-1898), le déploiement de divisions temporaires intensifie les croisières. Les officiers des croiseurs s'arrêtent ordinairement aux portes des villes portuaires où se trouvent les agents du *Consular Department*, les autorités locales, les communautés européennes et les populations placées sous la protection de la *Navy*. Les nécessités diplomatiques, mais également l'acquisition de renseignements sensibles amènent occasionnellement les commandants d'un bâtiment ou l'état-major d'une escadre à pénétrer dans l'arrière-pays. Durant la seconde crise de Syrie (1839-1840), le commodore Charles Napier, un praticien aguerri des opérations amphibies, prend pied à Djounié avant de sillonner l'arrière-pays pour rallier les montagnards libanais contre l'occupant égyptien⁵². Au début des années 1840, le commandant de l'*Aigle*, lord Clarence Paget (1811-1895), se rend auprès du prince du Monténégro pour obtenir l'arrêt des combats opposant ses sujets aux forces ottomanes et rapporte de la principauté balkanique le tableau « pittoresque » et convenu d'un imprenable repère de « rois de la Montagne »⁵³. Alors que le gouvernement Palmerston tente de saboter le projet du canal de Suez, le déploiement d'une forte division navale dans les eaux d'Alexandrie en 1859 est suivi de l'invitation de l'état-major britannique à se rendre au Caire, où le khédive répond à l'avertissement palmerstonien par un grand défilé militaire. Les travaux cartographiques, géologiques, voire archéologiques sont une autre occasion de visiter l'intérieur des îles, particulièrement Djerba, la Sicile, Rhodes, la Sardaigne et la Crète. Le plus souvent, pourtant, la fréquentation de l'arrière-pays relève du pur

50 Patrick Louvier, « Un amiral face à la politique méditerranéenne de Napoléon III. Le vice-amiral Le Barbier de Tinan commandant en chef de l'escadre d'évolutions (février 1860-février 1862) », *Revue d'histoire maritime*, n° 12, « Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux », 2010, p. 219-249, *loc. cit.*, p. 229.

51 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 266-269.

52 Major-General Elers-Napier, *Life and Correspondence of Admiral Sir Charles Napier, K.C.B.*, *op. cit.*, t. I, p. 33.

53 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 74-75.

tourisme, archéologique, sportif ou cynégétique, que permet l'oisiveté relative qui précède et suit les croisières estivales et automnales, comme les escales prolongées. En avril 1823, le navire de William Robinson jette l'ancre à Civitavecchia, où le bâtiment reste à quai durant deux semaines à l'occasion d'une fête votive. Profitant de l'occasion, le *midship* visite avec ses compagnons des ruines romaines, les églises de la ville, et quelques sites naturels⁵⁴. Évoquant les deux années et demie passées en Méditerranée où il servit la première fois comme capitaine de frégate, l'amiral sir Percy Scott parle d'une période très heureuse, « presque de la navigation de plaisance », rythmée par la visite de tous les hauts lieux touristiques et de très agréables parties de chasse⁵⁵.

292

L'ouverture de la route impériale de Suez dans les années 1820, le développement constant des relations commerciales et politiques avec l'empire ottoman, l'ordre rigoureux que Méhémet Ali impose au Proche-Orient dans les années 1830 ouvrent à ce tourisme des horizons levantins encore peu connus une génération auparavant. Fils aîné de lord Anglesey, marquis de Waterloo, lord Clarence Paget se rend au Liban en 1829 avec ses camarades du *Madagascar* et y rencontre la fascinante lady Stanhope, avant d'être présenté au khédivé⁵⁶. Profitant de la reprise en main de la Syrie et du Liban par les forces franco-ottomanes en 1860, des dizaines d'officiers de marine, français et britanniques, excursionnent en Terre sainte⁵⁷. Encore rare durant le premier XIX^e siècle, ce tourisme naval se banalise avec l'amélioration des réseaux de transport à l'époque hamidienne. Pour autant, l'arrière-pays des bases navales, ainsi Gozo dans l'archipel maltais, comme les régions les plus proches des bases navales – les alentours de la rade d'Algésiras et l'arrière-pays de Tanger, l'Albanie méridionale, la Sicile enfin – demeurent les zones touristiques les plus fréquentées et reviennent régulièrement dans les récits navals⁵⁸.

Une expérience fragmentaire de la mer Noire et des périphéries méditerranéennes

Aux territoires régulièrement visités et arpentés s'opposent, dans une certaine mesure, ceux que les instructions diplomatiques, la médiocrité des enjeux commerciaux et politiques, voire le droit international ferment plus ou moins complètement aux navires de guerre. Le Sud désertique de la Tunisie, parcouru par les nomades arabo-berbères, certaines portions du littoral asiatique de la Turquie où les intérêts commerciaux britanniques sont nuls, sont exceptionnellement visités. Dans cet espace de confrontations impériales

54 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas*, *op. cit.*, p. 113-115.

55 Sir Percy Scott, *Fifty years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 66.

56 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 17-18.

57 Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, *op. cit.*, p. 198.

58 Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, *op. cit.*, p. 515-516.

qu'est la Méditerranée, la prudence politique conduit également à ignorer les côtes des États tampons. Malgré le danger que les naufrageurs et forbans rifains font courir au commerce européen au milieu du siècle, la médiocrité des informations et l'impossibilité de représailles décisives sans l'aide de la France conduisent le Foreign Office, après une ultime démonstration de force en 1848, à recommander la surveillance lointaine des côtes nord-marocaines en interdisant tout débarquement⁵⁹. La fréquentation des côtes algériennes s'avère également impolitique, jusqu'à la fin des années 1860, les Britanniques ayant été suspectés par le passé – surtout avant 1845 – d'armer la résistance indigène. Pour ne pas exciter les rumeurs d'ingérence et précipiter les insurrections, l'escadre et les stationnaires évitent enfin certaines zones chaudes, telle la Crète insurgée en 1866-1867. D'anciens usages, confirmés par la convention de Londres de 1841, ferment enfin les Détroits comme la mer de Marmara aux flottes étrangères et réservent la mer Noire aux forces navales russes et turques. Dans ces conditions, seule une poignée d'officiers en demi-solde, ou rattachés au service de l'ambassade à Constantinople, navigue en mer Noire durant le premier XIX^e siècle et visite les ports russes⁶⁰. Après la victoire alliée, le traité de Paris de 1856 verrouille de nouveau les Détroits et réserve aux marines de guerre riveraines (russe, turque puis roumaine et bulgare) le droit de naviguer en mer Noire où la surveillance des entreprises navales russes est confiée aux agences consulaires puis aux attachés en poste à Berlin comme à Saint-Petersbourg. L'accumulation constante et croissante d'informations nautiques et géographiques tout au long du XIX^e siècle nuance toutefois beaucoup l'impression d'une distinction tranchée ou nette entre des territoires connus des marins, pour ne pas dire routiniers, et ceux qui leur étaient peu familiers.

Mare notissimum : une accumulation constante d'informations dans la seconde moitié du XIX^e siècle

Les ventes d'équipements navals et industriels divers, la présence de fortes communautés britanniques dans tous les ports méditerranéens, la circulation très fluide des informations militaires contribuent, tout au long du XIX^e siècle,

59 Major-General Elers-Napier, *Life, op. cit.*, t. II, p. 197-202 ; C. Richard Pennell, « Dealing with Pirates: British, French and Moroccans, 1834-1856 », *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, vol. 22, n° 1, 1994, p. 54-83, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03086539408582920>, consulté le 24 mai 2017.

60 Lord Lyons, commandant le stationnaire de Constantinople, obtient l'autorisation de visiter les ports russes de la mer Noire après la guerre russo-turque et rappelle cette « escapade » en juin 1853 en sollicitant sa nomination comme commandant en second de l'escadre de Malte. L'année suivante, le gouvernement Aberdeen qui cherche un marin compétent et dynamique pour seconder l'amiral Dundas, âgé de 68 ans, et lui succéder, répond favorablement à cette sollicitation. Sydney Marrow Eardley-Wilmot, *Life of Vice-Admiral Edmund Lord Lyons, op. cit.*, p. 47, 124-129.

mais surtout après 1840, à une mise à jour régulière des données collectées par les agents du *Consular Office*, de l'Amirauté et du *Board of Trade*. Engagée au lendemain de la crise syrienne de 1840, la modernisation des forces navales turques est menée, jusqu'au début du xx^e siècle, en partenariat étroit avec l'Angleterre. Non seulement l'Amirauté vend aux Ottomans des navires, leurs armements et leurs équipements, mais plusieurs experts, les amiraux Slade et Hobert Pacha au milieu du siècle, puis les amiraux Gable, Williams et Limpus à l'époque des Jeunes-Turcs, contribuent aux différentes tentatives de relèvement naval ottoman⁶¹. En outre, les guerres et les tensions majeures permettent de renouveler périodiquement les savoirs sur les zones les plus difficiles d'accès ou les plus périphériques. Si les côtes de la mer Noire et de ses bassins sont encore mal connues en 1853, la crise d'Orient (1853-1854) puis la guerre de Crimée (1854-1856) imposent un intense travail hydrographique des côtes bulgares jusqu'aux confins nord-caucasiens de l'Empire ottoman. Malgré la fermeture des Détroits aux escadres de guerre européennes en 1856, les données nautiques et militaires sont mises à jour par les attachés militaires et navals comme par les agents du *Consular Department* et du *War Office*⁶². Confronté de 1876 à 1878 à la menace d'un éclatement brutal de l'Empire ottoman, le gouvernement britannique accumule de nouveau sur les côtes et les ports du Levant et de l'Afrique méditerranéenne une masse considérable de données que les tensions ultérieures, telle la crise tunisienne de 1881, aident à compléter. En 1882, informée par les agents du *War Office* et les indiscretions des cadres occidentaux des forces armées égyptiennes, l'Amirauté sait ce qu'il faut savoir du fort et du faible des défenses d'Alexandrie et des côtes du delta.

Des sociétés méditerranéennes ordinairement dédaignées et méconnues

Les habitants des ports impériaux sont sans doute les Méditerranéens que les marins britanniques connaissent le mieux. La population du Grand Port de La Valette, station de l'escadre et premier point d'appui des forces navales, fournit à l'arsenal de Malte des centaines de manœuvres, d'ouvriers et de dockers, mais également une part notable des clercs et des agents des services de l'amiral surintendant. Les travailleurs espagnols du port de Gibraltar comme les

61 Chris B. Rooney, « The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914 », *Middle Eastern Studies*, vol. 34, n° 1, janvier 1998, p. 1-29, en ligne, disponible à l'adresse : <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00263209808701207>, consulté le 24 mai 2017.

62 NA-Kew, ADM 121-67, capitaine de Vaisseau Goodenough, attaché naval à Berlin, à l'amiral Yelverton, 11 novembre 1871 ; NA-Kew, Foreign Office (FO) 257-17, *Military and Naval Intelligence Collected by Vice-Consul G. A. Stevens, Transmitted to K. E. Abbott, Consul General at Odessa between 1870 and 1879* (15 rapports) ; NA-Kew, War Office (WO) 33-35 [0791], lieutenant-colonel George Villiers à lord Dufferin, 11 juillet 1880.

personnels grecs de la base d'appui de Corfou sont, dans une mesure moindre, d'autres figures ordinaires de la vie navale. Dans les trois ports impériaux, ces échanges et cette collaboration souffrent de l'ignorance des langues vernaculaires : l'espagnol à Gibraltar, le maltais à Malte et le grec à Corfou. Si, par la force des choses, les travailleurs et de nombreux habitants des ports de guerre britanniques emploient l'anglais, il s'agit à l'ordinaire d'un parler utilitaire au lexique restreint⁶³. Les préjugés anciens et nouveaux accumulent enfin d'autres écrans. L'anti-catholicisme des officiers, largement issus du presbytérianisme et de l'anglicanisme, alimente non seulement d'innombrables poncifs sur l'idolâtrie et le fanatisme « oriental » des Maltais, mais suscite régulièrement des rixes, dont les officiers sont les témoins, les complices et parfois les victimes⁶⁴. Gibraltar, décrite comme une tour de Babel entre l'Andalousie et l'Afrique, souffre enfin du mépris victorien pour toute société hybride.

Dans les ports étrangers, une fois échangés les saluts avec les forts et les autres navires de guerre, le commandant d'un bâtiment et son état-major rencontrent les agents consulaires et les autorités locales, avant de traiter, avec leurs fournisseurs et les agents des compagnies télégraphiques. Fréquents certes, ces échanges souffrent de l'ignorance des langues méditerranéennes, à l'exception notable du français, que les *midships* apprennent, mais sans toujours bien le parler⁶⁵. Dans les ports étrangers, particulièrement levantins, l'interposition des agents consulaires et de leurs traducteurs, mais également le carcan protocolaire sont autant d'obstacles à une appréhension personnelle des sociétés et de leurs passions. Résumant un long entretien avec le pacha de Smyrne, l'amiral Codrington avoue, le 26 juillet 1827, n'en avoir rien tiré de bien pertinent ; fin praticien des affaires diplomatiques, il s'en tient aux détails pour sonder le degré de sincérité et d'intelligence de son interlocuteur⁶⁶. Les partenariats scientifiques et militaires, comme les réflexes d'identification ou d'empathie que produisent la communauté d'âge et l'égalité sociale permettent toutefois de passer outre à ces obstacles, voire, plus rarement, de les renverser.

63 John A. Heraud, *Voyages up the Mediterranean and in the Indian Seas*, op. cit., p. 63.

64 *Ibid.*, p. 63-66 ; Sir Charles Beresford, *The Memoirs of Admiral Sir Charles Beresford*, op. cit., p. 9, 31.

65 L'espagnol est mentionné à deux reprises dans notre corpus. Lord Clarence Paget, dont le père est un compagnon de lord Wellington, le parle assez bien pour servir d'interprète dans une affaire protocolaire. Quittant en 1882 la Méditerranée pour rejoindre le Pacifique Sud, le *midship* Bertram Mordaunt Chambers entreprend d'apprendre l'espagnol sur les recommandations d'une vieille aristocrate, amie de sa mère. De retour en Méditerranée, sa connaissance de l'espagnol facilite grandement son travail en Espagne et lui permet, en 1904, de s'entretenir assez longuement avec des Smyrniotes sépharades dont la langue, le judéo-espagnol ou *ladino*, ne le surprend pas outre mesure (Bertram Mordaunt Chambers, *Salt Junk*, op. cit., p. 74, 325).

66 Lady Bouchier, *Selections from the Letters (Private and Professional) of sir Henry Codrington*, op. cit., t. II, p. 391-392.

Détaché à la fin des *French Wars* en Italie où il mène durant une décennie des campagnes hydrographiques en s'appuyant sur de solides amitiés locales, William Henry Smyth laisse un tableau admiratif de ses homologues napolitains et espagnols, très éloigné de l'image de déclin qui enveloppe alors la plupart des récits des voyageurs insulaires. La guerre de Crimée, durant laquelle les forces coalisées turques, britanniques, piémontaises et françaises combattent en mer Noire, annule en partie les images méprisantes accablant les armées ottomanes depuis les revers de Tschémé (1770) et surtout les deux crises de Syrie (1833-1840). Admirés pour leur endurance, leur sobriété et leur calme, les soldats turcs transportés sur des navires de guerre anglais ont favorablement impressionné les marins britanniques, qui nouent avec leurs homologues ottomans des relations amicales, facilitées par une commune connaissance du français. Ces sympathies collectives et individuelles résistent au temps comme à l'hostilité des campagnes de presse. Déployés au Levant en 1860 comme en 1878, les vétérans de la guerre de Crimée se réjouissent d'y retrouver d'autres *Crimean war heroes* turcs qui facilitent leurs approvisionnements ou leurs missions⁶⁷. Moins souvent exprimée, la solidarité générationnelle et sociale est une autre passerelle vers « l'Autre méditerranéen ». Issu de la meilleure société aristocratique, lord Clarence Paget commence sa carrière en Méditerranée et sympathise avec le rejeton d'une ancienne et noble famille maltaise, Savario Gatt, dont l'amitié, renouvelée par plusieurs séjours en Méditerranée, permet au marin de comprendre les racines de l'hostilité anglo-maltese⁶⁸. De longues missions propices à l'amitié comme à l'apprentissage des parlers locaux jettent enfin d'autres passerelles par-delà les ethnotypes hérités et en construction. Parcourant la Sicile et la Sardaigne dans les années 1820, le capitaine de vaisseau William Henry Smyth emploie sa connaissance du latin, du corse et de l'italien pour se familiariser avec les principaux dialectes insulaires⁶⁹. En parcourant l'île de Rhodes et la Lycie dans les années 1840, le commandant Spratt et ses compagnons se trouvent, presque sans intermédiaires, au contact de populations chrétiennes et musulmanes, hellénophones ou non. Surpris par la cordialité de l'hospitalité musulmane, les voyageurs, qui parlent et comprennent le grec, s'étonnent également de la non-réclusion des campagnardes dont les habits ne diffèrent guère de ceux que portent leurs compatriotes chrétiennes⁷⁰. Autant

67 « À Rhodes, je rencontrai un vieil ami, Achmet Pacha, gouverneur général ou Mushir de l'Archipel. Lui et moi avions commandé un vaisseau de ligne en mer Noire [...] » (Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget, op. cit.*, p. 327).

68 *Ibid.*, p. 137-138, 204-207.

69 William Henry Smyth, *Sketch on the Present State of the Island of Sardinia, op. cit.*, p. 148-154.

70 Thomas Abel Brimage Spratt et Edwards Forbes, *Travels in Lycia, Milyas and the Cibyritis*, t. II, p. 5.

d'indices d'une similitude entre le soi et l'autre qui expliquent l'intérêt amical que Spratt porte aux musulmans de culture grecque dont son *opus* sur la Crète, publié en 1865, dit le plus grand bien⁷¹.

REGARDS MARINS : REGARDS SINGULIERS ?

L'archéologie d'un imaginaire collectif pose de sérieuses difficultés méthodologiques, puisqu'il s'agit de retrouver les différentes étapes (scolaires, professionnelles, nationales), de la construction des représentations, sans perdre de vue l'impact des événements qui bousculent les poncifs et parfois les inversent⁷². Cette recherche paraît d'autant plus difficile à mener pour le milieu naval victorien que les études des aspirants officiers ne se déroulent pas dans un cadre scolaire et professionnel uniforme avant la seconde moitié du siècle et ne sont pas alors connues dans le détail, si l'on excepte le Service hydrographique dont les cadres suivent avec beaucoup de soin l'instruction scientifique et littéraire des aspirants officiers⁷³.

Pour autant, les traits familiaux et sociopolitiques des officiers de marine britanniques sont assez nets pour qu'il soit possible de reconstituer leur vision des mondes britannique et étranger. Les officiers de marine partagent avec les milieux éduqués et dominants dont ils sont issus une vision du monde eurocentrée, hiérarchisée et réformatrice, largement héritée des Lumières anglo-saxonnes, sur laquelle se superposent tout au long du XIX^e siècle les valeurs de l'impérialisme, les thèses racialistes, mais également les idées maîtresses de l'orientalisme et du balkanisme⁷⁴. C'est dans cette vision complexe que doivent être replacées la plupart des observations navales sur les sociétés maghrébines, proche-orientales et balkaniques.

Une perception banale du déclin et du sous-développement méditerranéens

Suivant une catégorisation semi-officielle en cours à l'époque victorienne, le monde est perçu à l'aune de trois critères distincts, mais associés : la puissance matérielle, une administration régulière, le libéralisme politique enfin. Le premier cercle rassemble les nations « civilisées », prospères et constitutionnelles, dont le Royaume-Uni et les États occidentaux forment l'hypercentre. La catégorie

71 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, *op. cit.*, t. 1, p. 174-176, 329-330.

72 Colonel Frédéric Guelton, « Georges Scott et la fabrication de l'information : un illustrateur français avec l'armée grecque en 1913 », dans Catherine Horel (dir.), *Les Guerres balkaniques (1912-1913). Conflits, enjeux, mémoires*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang, 2014, p. 265-276.

73 Andrew Lambert, *Franklin*, *op. cit.*, p. 24-25.

74 Thomas W. Gallant, *Experiencing Dominion*, *op. cit.*, p. 18.

des États semi-civilisés regroupe les pays que l'obscurantisme et le despotisme ont menés soit à la déchéance économique soit à la domination étrangère. Un troisième monde, tout de violences et d'oppressions, rassemble les territoires prétendument sans administration, tels les royaumes d'Afrique de l'Ouest, et de vieux États, tels la Chine, que leurs archaïsmes et leur isolement ont menés à l'anarchie comme au déclin. Alors que des régions entières (l'Afrique de l'Ouest, l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est) entrent sans difficulté dans une seule catégorie, le monde méditerranéen oscille, selon les régions, entre le plus haut niveau de civilisation et la sauvagerie.

298

Si le Piémont, la Lombardie-Vénétie, le Languedoc comme la Provence sont des territoires bien administrés et sûrs, la nonchalance des fonctionnaires espagnols, grecs et ottomans, la fréquence des coups d'État et des insurrections en Catalogne, en Grèce, en Italie centrale comme dans le royaume de Naples, les errements budgétaires puis l'endettement de la Tunisie et de l'Égypte sont autant d'indices d'un sous-développement administratif. Au-delà des grands ports, voire d'un très mince liseré côtier, la vendetta, le clanisme, le brigandage et les violences interconfessionnelles vouent enfin les sociétés méditerranéennes à l'anarchie qui, du Rif aux montagnes libanaises, alimente d'importantes « zones grises ». Sous l'influence du libéralisme cobdenite et des mouvements pro-italiens et philhellènes, le regard britannique sur le monde méditerranéen s'est teinté de compassion et d'optimisme au milieu du siècle. La légitimité d'une politique d'ingérence réformatrice est alors communément admise⁷⁵. Les doctrines impérialistes et raciales opposent toutefois à cet espoir l'étrangeté et le métissage des populations helléniques (grecques, ioniennes, chypriotes), mais également maltaises ou levantines, que leur ancestrale dégradation morale voue à la tutelle étrangère. Les perceptions navales britanniques des territoires méditerranéens s'inscrivent dans cette perception méprisante d'un monde méditerranéen qui semble largement rétif au progrès.

Une Méditerranée plurielle tout d'abord, où les frontières entre civilisation, semi-civilisation et sauvagerie sont incertaines et mouvantes. Sous la plume du capitaine de vaisseau Smyth, la Sardaigne de la fin des années 1820 apparaît comme une périphérie appauvrie par la superstition et l'isolement, encore pétrie d'influences puniques et musulmanes, mais où les Piémontais combattent la vendetta et bâtissent un ordre propice au développement agricole⁷⁶. Quelques jours après avoir loué les progrès économiques et scolaires

75 Suzane Saïd, « The Mirage of Greek Continuity: On the Uses and Abuses of Analogy in Some Travel Narratives from the Seventeenth to the Eighteenth Century », dans William V. Harris (dir), *Rethinking*, op. cit., p. [268]-293.

76 William Henry Smyth, *Sketch of the Present State of the Island of Sardinia*, op. cit., 1828, p. 128-224.

accomplis par ses compatriotes dans les îles Ioniennes, la vue de l'île désolée de Chios, le 23 juillet 1827, accable de tristesse l'amiral Codrington qui rapporte le témoignage épouvanté de son pilote grec. Parcourant à plusieurs reprises l'Italie du Nord dans les années 1820, Adolphus Slade avoue son étonnement devant les progrès matériels qu'il décrit dans le détail⁷⁷. Visitant Alger en 1867, l'amiral Paget oppose la sauvagerie de l'ancienne province barbaresque, qu'il avait entraperçue quatre décennies auparavant, à la colonie bien administrée par la France dont l'œuvre agricole et la détermination le marquent particulièrement⁷⁸. La vision dominante du monde méditerranéen est toutefois celle d'un incurable déclin indigène dont le fanatisme, le clientélisme et l'ignorance sont les principaux moteurs. Navré de la relégation brutale des lépreux crétois par leurs compatriotes, l'hydrographe Spratt voit dans leur inhumanité « un des meilleurs indices que [...] la maturité nécessaire à l'autonomie crétoise fait encore défaut », puisque « le degré de moralité publique » d'un État civilisé se juge aux efforts menés pour « le relèvement des plus pauvres⁷⁹ ». Sur cette trame dominante de poncifs enveloppant les contrées et les sociétés méditerranéennes, se superposent les ethnotypes qui s'attachent aux mondes montagnards et musulmans. En soulignant l'esprit d'indépendance des Sfakiotes de la Montagne blanche et des autres communautés chrétiennes insulaires, le même Spratt reproduit à l'échelle de la Crète ce que l'opinion instruite pense des sociétés écossaises ou suisses, prétendument vouées par leurs milieux à la liberté comme à l'individualisme⁸⁰. L'association des mots « islam », « turc », « désordre » et « appauvrissement » sous la plume des amiraux Smyth, Paget et Lyons ne peut guère surprendre leurs lecteurs convaincus de l'apathie atavique des Turcs et des musulmans.

Juger les États en marins

À ces vues très convenues se superposent des perspectives professionnelles qui donnent tout son intérêt au regard naval. À la différence des voyageurs et des touristes, dont le dépaysement et le divertissement sont les grandes motivations, les expatriés sont au service d'une mission – scientifique, religieuse, commerciale, politique ou militaire – qui occupe une place importante dans leur vie. L'accomplissement de la tâche confiée, les considérations professionnelles et corporatistes, les pratiques du métier forment – qui en serait surpris? – le fond des correspondances et des écrits privés des expatriés. Ordinairement, les récits navals s'attardent sur les ports de guerre, la marche des escadres

77 Sir Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey, Greece*, op. cit., t. I, p. 20-40.

78 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, op. cit., p. 266-269.

79 Thomas Abel Brimage Spratt, *Travels and Researches in Crete*, op. cit., t. I, 266-268.

80 *Ibid.*, p. 53-54.

étrangères, les pratiques de recrutement, de formation et de promotion des marines étrangères. L'autonomie du propos varie considérablement selon les spécialisations, les personnalités et leur degré d'instruction. Le seul ouvrage que l'amiral sir William Fanshawe Martin (1801-1895), ancien chef du *Malta Squadron* (1860-1863), consacra à la Méditerranée est un court essai, publié en 1879, consacré à l'utilité militaire de Chypre sans mêler à son propos ses souvenirs ou des anecdotes⁸¹. Dans ses mémoires, l'amiral sir Percy Scott, un des grands réformateurs de l'artillerie navale édouardienne, envisage sous le seul aspect militaire et technique la campagne d'Alexandrie (1882) et sa carrière ultérieure⁸². Le degré d'instruction nuance considérablement la part des choses navales dans les récits. Les propos de John Fisher sur les Marocains, les Espagnols et les Maltais ne dépassent pas l'esquisse méprisante ou sommaire⁸³. Les traditions encyclopédiques, héritées des Lumières, leur profonde culture classique et la diversité de leurs amitiés savantes conduisent en revanche les hydrographes à considérer avec curiosité les dimensions, culturelles, confessionnelles, économiques des sociétés observées (Sicilienne, Sarde ou Crétoise), et donnent une richesse particulière à leurs anecdotes comme à leurs observations générales⁸⁴.

Précision et déformations du regard naval : les officiers ottomans sous le regard d'Adolphus Slade et de Clarence Paget

Le regard naval que les marins britanniques portent sur la Méditerranée est jaloux et fier d'une supériorité acquise de haute lutte. Les rencontres des escadres françaises et britanniques donnent lieu, dans tous les récits, au jeu ambigu des comparaisons douces-amères que dominant, avant les années 1905-1914, les valeurs clés de la Marine post-nelsonienne : la propreté des navires, la rapidité et l'excellence des manœuvres au port et sous voiles, comme la tenue des hommes à terre⁸⁵. Porté par le désir de conserver toujours la première place, ce regard jaloux juge exactement les traits techniques, nautiques et logistiques des flottes étrangères. L'impact de débats sur l'évolution des forces armées insulaires n'est pas toutefois sans le troubler voire l'aveugler, ce dont témoignent les considérations des amiraux Slade et Paget sur la marine ottomane.

81 Sir William Fanshawe Martin, *Cyprus as a naval Station and a place of Arms*, London, Harrison, 1879.

82 Sir Percy Scott, *Fifty years in the Royal Navy*, *op. cit.*, p. 46-57.

83 Arthur J. Marder, *Fear God and Dreadnought*, *op. cit.*, t. 1, p. 196.

84 National Maritime Museum (NMM), *Spratt Papers* 2-11, s. d. (vers 1851) ; William Henry Smyth, *The Mediterranean*, *op. cit.*, p. 68, 104-209, 210-470.

85 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, *op. cit.*, p. 282-287 ; Sir Cyprian Bridge, *Some Recollections*, *op. cit.*, p. 197-198.

Connaissant bien les forces armées turques⁸⁶, ces deux officiers saisissent, à très juste titre, la fragilité des ressources logistiques et industrielles nationales, souvent à l'extrême limite de la pénurie ou de l'effondrement, mais également l'irrégularité de l'effort financier⁸⁷. Pour autant la principale faiblesse de la Marine turque que désignent Adolphus Slade et lord Clarence Paget, est le manque d'esprit de corps des officiers, ce dont les méthodes de sélection sont responsables. Adolphus Slade dénonce, en 1833, la nomination de pages royaux, peu instruits, à des postes de commandement administratifs et militaires⁸⁸. Dans ses souvenirs, rédigés à la fin des années 1860, l'amiral Paget, stigmatise également le favoritisme monarchique, non sans noter l'exquise courtoisie des officiers de haut rang qui témoigne d'une éducation palatiale soignée⁸⁹.

Cette vision monochrome et convenue du favoritisme oriental est en partie fautive puisque la sélection des administrateurs civils et des officiers ottomans passe progressivement par le filtre des écoles spécialisées, de valeur inégale certes, et par des voyages de formation à l'étranger⁹⁰. Les raisons principales des difficultés navales ottomanes tiennent moins aux hommes qu'aux moyens administratifs et budgétaires, insuffisants, comme à la prééminence des enjeux continentaux. En insistant sur une seule cause, le favoritisme monarchique, Paget et Slade ont-ils projeté un stéréotype orientaliste convenu et compréhensible de tous ? Sans doute, mais il n'est pas impossible de trouver dans leur propos une forme d'apologie d'un système de nomination du haut commandement et de la haute administration britanniques alors très attaqués pour leur favoritisme.

Dans les quatre décennies qui suivent les *French Wars*, alors que la Marine gère difficilement la carrière de milliers d'officiers, le bon renom familial, une certaine fortune, des appuis administratifs et politiques ont été les ressorts naturels et avoués de toute « belle » carrière navale⁹¹. Reculant très lentement devant un système plus ouvertement méritocratique, ce patronage naval conserve néanmoins un fort crédit jusqu'à la Grande Guerre⁹². L'habileté des thuriféraires de ce système est de l'avoir associé à l'esprit des temps nouveaux. Si les carrières des meilleurs marins britanniques (Saumarez, Nelson, Parker, Martin) ont toutes bénéficié d'appuis navals et politiques, le favoritisme dont

86 Lord Paget et Sir Adolphus Slade avaient connu la marine ottomane des *tanzîmât* et contribué à son apogée au lendemain de la guerre de Crimée durant laquelle l'un et l'autre avaient servi en mer Noire.

87 Augustus Phillimore, *Admiral of the Fleet*, op. cit., vol. 3, p. 50.

88 Sir Adolphus Slade, *Travels*, op. cit., p. 135-136.

89 Sir Arthur Otway, *Lord Clarence Paget*, op. cit., p. 232.

90 François Georgeon, *Abdülhamid II. Le sultan calife*, Paris, Fayard, 2003, p. 246-247 ; Daniel Panzac, *La Marine ottomane. De l'apogée à la chute de l'Empire (1572-1923)*, Paris, CNRS Éditions, 2009, p. 346-349.

91 Augustus Phillimore, *The Last of Nelson's captains*, op. cit., p. 396-397.

92 *Id.*, *The Life of Admiral of the Fleet Sir William Parker*, op. cit., t. III [1880], p. 264.

ils bénéficièrent, soulignent leurs biographes, exigeait en contrepartie de grands talents, beaucoup de zèle, l'exercice enfin de commandements variés. Inégalitaire certes, le favoritisme naval non seulement produisait de grands marins, mais entretenait l'esprit de corps par la considération universelle dont jouissaient des chefs veillant sur la carrière de jeunes officiers talentueux, moins fortunés ou sans réseau familial. En stigmatisant le patronage « à l'ottomane », Slade et Paget opposaient, non sans habileté, ce « mauvais » favoritisme, destructeur de tout esprit de corps, au patronage « à l'anglaise », seul capable de fournir des « Saumarez » et des « Nelson ».

302

À l'exception de la littérature viatique savante, la perception navale de la Méditerranée au XIX^e siècle s'inscrit donc sans aucun relief propre dans la construction savante, touristique et journalistique d'un monde méditerranéen, véritable marche de la civilisation libérale et industrielle, où l'emprise occidentale, indéniable et bénéfique, bute sur l'isolement, l'apathie et le fanatisme. Faute de temps, contraints de travailler avec des intermédiaires pour se faire entendre et pour comprendre les enjeux locaux, les marins ont très rarement une connaissance intime des sociétés méditerranéennes, « occidentalisées » ou non. Mais leur représentation globale, somme toute banale, des mondes méditerranéens n'exclut pas la connaissance exceptionnelle de certains territoires, telles la Crète et la mer Noire au milieu du siècle, ni l'émergence d'une mémoire professionnelle que ses critères comme sa géographie des risques et des loisirs singularisent partiellement. En ce sens seulement, on peut parler d'un regard naval sur la Méditerranée.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours*
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours*
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thaloassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État*
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule*
1798-1800
Michel Jangoux

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte*

1888-1956
Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*

Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française*

1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006
Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*

Renée Burlet

La Grande maîtresse, nef de François I^{er}

Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000 4. Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

