

numéro

12

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux*

Louvier – 979-10-231-1773-8



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
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*

Revue d'histoire maritime

12

**Stratégies navales :
l'exemple de l'océan Indien
et le rôle des amiraux**

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-738-3
PDF complet – 979-10-231-1759-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou, Édito – 979-10-231-1760-8
Bouchon – 979-10-231-1761-5
Haudrère – 979-10-231-1762-2
Guérout – 979-10-231-1763-9
Bonnichon – 979-10-231-1764-6
Dupouy – 979-10-231-1765-3
Weber – 979-10-231-1766-0
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1767-7
Barazzutti – 979-10-231-1768-4
Ybert – 979-10-231-1769-1
Hroděj – 979-10-231-1770-7
Villiers – 979-10-231-1771-4
Jeanne – 979-10-231-1772-1
Louvier – 979-10-231-1773-8
Lenhof – 979-10-231-1774-5
Boureille – 979-10-231-1775-2
Grosvallet – 979-10-231-1776-9
Comptes rendus – 979-10-231-1777-6

Mise en page et version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

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

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	5
---------------------------	---

STRATÉGIES NAVALES ET COMMERCIALES DANS L'OCÉAN INDIEN

L'expansion de l'Islam dans l'océan Indien à l'époque médiévale Geneviève Bouchon	9
Les marins français dans le golfe du Bengale aux XVII ^e et XVIII ^e siècles Philippe Haudrère.....	27
Le naufrage de la flûte <i>l'Utile</i> sur l'île de Sable en 1761 : pratiques de la traite des esclaves dans l'océan indien et évolution des idées Max Guérout.....	41
Présence française dans les mers de l'Inde sous Louis XVI Philippe Bonnichon	61
Une tentative commerciale dans l'océan indien de 1772 à 1777 : Arnaud Lamaignère à l'Île de France Madeleine Dupouy	77
De Pondichéry à Marseille, le commerce des arachides (1875-1914) Jacques Weber	91

LE RÔLE DES AMIRAUX

Introduction Éric Barré	107
Les Amiraux de France (XVI ^e -XVIII ^e siècles) Michel Vergé-Franceschi	109
Étude comparative des officiers généraux aux Provinces-Unies, en France et en Angleterre à l'époque de Louis XIV (1643-1715) Roberto Barazzutti	119
Les premiers amiraux de la marine russe Édith Ybert.....	153

	Du casse, une élévation unique, et une carrière de traverse sous l'ancien régime Philippe Hrodej.....	167
	Un amiral méconnu, Burgues de Missiessy, amiral de la Révolution à la Restauration Patrick Villiers	193
	L'amiral Hugon au Levant (1832-1833) François-Xavier Jeanne.....	203
	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) Patrick Louvier	219
	L'amiral de la Flotte John Jellicoe (1859-1935), l'homme qui a décidé du sort du monde Jean-Louis Lenhof.....	251
4	L'âge de l'amiral, ou la difficile gestion des officiers généraux de la Marine au début de la Cinquième République (1960-1966) Patrick Boureille	291

VARIA

	Conditions de vie et solidarité à bord des navires marchands bordelais, de la fin de la guerre de Sept Ans à la guerre d'Amérique Christophe Grosvallet	313
--	---	-----

CHRONIQUE ET COMPTES RENDUS

	Nouvelles d'Histoire maritime Jean-Pierre Poussou.....	331
	Jacques Bernard (1917-2010).....	335
	Comptes rendus.....	339

Le rôle des amiraux

INTRODUCTION

Éric Barré

*Centre de Recherches en histoire quantitative
université de Caen-Basse-Normandie*

De par son étendue, la mer est, à un moment ou à un autre, l'objet d'un mythe ou d'une histoire. Vénus sort de l'onde ; les navires fantômes voguent à la recherche de leurs proies ; le flibustier et le corsaire combattent au milieu de la fumée et des bruits de bataille ; l'amiral, empanaché, se tient sur la dunette d'un château de bois dirigeant on ne sait quelle expédition, source de gloire et de richesse. L'image d'Épinal est certes appuyée, mais elle s'approche d'une autre vision, celle de l'Orient où les émirs commandent les armées du calife ou du sultan.

Dans le domaine de la Méditerranée centrale, l'*émir al bâhr*, l'émir de la mer, commande les flottes s'opposant à la mainmise de la région par les Normands d'Italie du Sud et de Sicile. L'utilité de cet officier n'échappe pas aux conquérants qui créent à leur tour un amiral dont la première mention date de 1141. L'imitation en entraîne d'autres : Gênes (1181), Catalogne et Majorque (1230), royaume de France (1248), Angleterre (1295)... Cette liste, non exhaustive, démontre non seulement la prise de conscience de l'importance du monde maritime par les souverains d'Europe occidentale mais aussi la naissance d'une nouvelle institution, l'Amirauté, et d'un titulaire, l'amiral de tel ou tel royaume, ou principauté territoriale. Cette naissance est aussi l'histoire d'une croissance. Quelles sont les compétences de l'amiral ? Comment évolue l'institution ? Quelle image en ont les théoriciens et les commentateurs du monde maritime ? Quels sont les profils recherchés par le pouvoir en place ?

L'amiral est avant tout un homme de valeur. Jusqu'à la veille de l'époque moderne, les amiraux de France ne sont pas choisis parmi les plus grandes familles de la noblesse. En ce domaine, le cas de Jean de Vienne est tout à fait caractéristique. Au lendemain de la guerre de Cent Ans, les choix sont inversés et l'affirmation de la souveraineté royale sur la quasi-totalité du royaume s'accommodent, dans un premier temps, de l'existence des Amirautés de Bretagne, Guyenne et Provence. Cette évolution est-elle voulue par l'autorité royale ? La même question pourrait être formulée, lors la suppression de l'Amirauté et son remplacement par un grand maître de la navigation, en 1629, et l'opération inverse, en 1669.

Dans ce dernier cas, la nomination d'un bâtard du roi est une réponse indirecte sollicitant d'autres questions. Elle implique de se pencher sur le cas, tant des adjoints directs, les vice-amiraux, que sur les véritables commandants des armées navales : chefs d'escadre et lieutenants généraux. L'étude de leur parcours permet-elle de définir un profil de carrière ? Quels sont les éléments qui ont assuré leurs succès ? Quelle a été leur influence sur la tactique navale, sur les évolutions technologiques, sur le monde maritime ? Peut-on établir des comparaisons avec les officiers généraux des marines étrangères, qu'ils portent ou non le titre d'amiral ?

108

Cette question induit le problème de la création et de l'histoire de l'institution, d'un point de vue tant institutionnel qu'évènementiel, dans les autres pays du monde. Certains ensembles, à forte tradition maritime, comme la Hanse teutonique, ne semblent pas s'être pourvus d'Amirauté ni d'amiraux. À l'inverse, des pays comme l'Angleterre ont développé un ensemble homogène où les amiraux, pris au sens général, sont, pour la plupart, des praticiens de la mer. Son modèle n'est pas obligatoirement suivi par les Pays-Bas ou la Russie dont l'armée navale est réformée en profondeur par Pierre le Grand.

Cette vision rapide, avec toutes les erreurs possibles, pose le problème du poids politique des amiraux. En France, nombre de lieutenants généraux deviennent les amiraux compétents de la République, de l'Empire, puis de la royauté retrouvée. L'expansion coloniale européenne, loin de la métropole, en fait des diplomates : ainsi, la bataille de Navarin n'est pas sans conséquence sur l'équilibre de la Méditerranée. Les canons du commodore Perry ou la personnalité de l'amiral Jellicoe participent de l'histoire mondiale à son plus haut niveau.

La globalisation et la médiatisation de la planète pourraient faire d'un amiral un simple exécutant, mais il reste un personnage clef de l'intérêt général dont le rôle est complexe. En France, un amiral peut à la fois commander une zone maritime, disposer d'une escadre, intervenir dans la police de la navigation, de la pêche et des côtes, et lutter contre la pollution. Comme officier général, il commande aux troupes et aux navires placés sous ses ordres, comme préfet maritime, il est le commissaire de la république en charge du monde maritime.

Cet aperçu rapide, par ses questions directes et ses quelques affirmations, comme l'attribution du titre d'amiral dans certaines circonstances à des civils, est une invitation à l'ensemble des chercheurs, des témoins et des bonnes volontés à se joindre à nous pour continuer une enquête qui ne se veut pas limitée dans le temps.

UN AMIRAL FACE À LA POLITIQUE MÉDITERRANÉENNE
DE NAPOLEÓN III, LE VICE-AMIRAL LE BARBIER DE TINAN,
COMMANDANT EN CHEF DE L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS
(FÉVRIER 1860-FÉVRIER 1862)

Patrick Louvier
université Paul-Valéry (Montpellier-III)

Le vice-amiral Marie-Charles-Adelbert Le Barbier de Tinan prend, le 12 février 1860, à 10 heures 30, le commandement de l'escadre d'évolutions et de l'ensemble des bâtiments déployés en Méditerranée, forces qu'il dirige sans interruption avant d'amener son pavillon, le 3 février 1862¹. En prenant ses fonctions, de Tinan hérite d'un outil remarquable, dont l'excellence s'appuie, tout d'abord, sur des personnels disciplinés et bien encadrés. L'efficacité militaire de l'escadre repose, en second lieu, sur la conjonction d'innovations importantes. La constitution d'une flotte « tout vapeur », achevée en 1858, l'introduction des pièces rayées de 16 et de 14 cm, ainsi que l'embarquement des fusiliers marins, dont les premiers éléments sont reçus après 1856, ont permis d'accélérer la marche de l'escadre, d'accroître sa puissance de feu et de prolonger ses capacités de frappe amphibie².

L'escadre de Méditerranée, le seul corps de bataille de la flotte, est un atout précieux dans une région instable où les intérêts de la France n'ont cessé de se développer après 1830. Sa souplesse d'emploi, comme sa relative ubiquité, décuplée par la généralisation de la vapeur et de la télégraphie, en font un utile instrument de présence, de dissuasion et d'interposition, d'autant plus précieux que le Second Empire, entre 1856 et 1861, est résolument engagé dans les deux zones les plus troublées du bassin méditerranéen : la péninsule italienne et le Levant, où les enjeux nationaux forment un écheveau complexe d'intérêts confessionnels, humanitaires, politiques, et aussi commerciaux.

- 1 Service historique de la Défense (SHD), sous-série BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 12 février 1860 ; CC 7 alpha 1411, Dossier de Le Barbier de Tinan Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876), Du même au même, 3 février 1862.
- 2 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1^{er} janvier 1860 ; M. Jaouen, « Une collection de canons de marine du musée de l'Armée 1858-1867 », *Neptunia*, 243, 2006, p. 29-30.

Du commandement de Le Barbier de Tinan, plusieurs dimensions, essentiellement techniques, culturelles et politiques, méritent d'être mises en relief.

220 Comment, dans un âge de rapide transition technologique (1854-1865), s'exerce le commandement le plus illustre de la Marine ? Quelles difficultés de Tinan et ses subordonnés rencontrent-ils, au lendemain de la constitution de l'escadre en flotte « tout vapeur », pour harmoniser la marche et les rendements de vaisseaux dont la conception et les performances diffèrent sensiblement ? Au-delà des solutions adoptées, les propos que porte un officier général du Second Empire sur la mécanisation de la flotte et ses conséquences permettent d'évaluer les conséquences de cette révolution technique et culturelle. Loin d'avoir été hostile à toute innovation, le haut commandement des années 1840-1860 a prudemment, mais lucidement, perçu les atouts du fait vapeur. La correspondance du vice-amiral de Tinan illustre cette ouverture et montre, sans surprise, l'intérêt qu'il porte à la formation des mécaniciens, comme aux efforts de ses subordonnés, les contre-amiraux Pâris et Labrousse, deux illustres pionniers de la marine à vapeur. Viscéralement attaché à la « vieille marine à voiles », de Tinan perçoit néanmoins les limites d'une mutation, inéluctable certes, mais qu'il pense trop rapide et trop radicale. Ce sont ses remarques et l'écho que rencontrent ses propositions que nous voulons mettre ici en avant.

Héritier d'une diplomatie nationale et dynastique audacieuse, mais qu'il ne peut ou n'ose mener contre ou sans le Royaume-Uni, après la guerre de Crimée (1854-1856) Napoléon III louvoie entre le soutien aux projets réformateurs, libéraux et nationalistes, et le souci de préserver des États autoritaires, comme le royaume des Deux-Siciles, les États pontificaux et la Grèce du roi Othon. En Italie et dans les Balkans, l'empereur des Français mène une politique riche en retournements, tactiques souvent, spectaculaires et déconcertants parfois, qui, sans convaincre les puissances conservatrices, suscitent, dès 1856, l'appréhension puis, après 1859, l'hostilité britannique. Cette méfiance entrave l'action de la France au Liban, après les massacres des chrétiens d'Orient en mai-juin 1860, et place le gouvernement impérial dans une situation délicate durant la crise napolitaine (mai-septembre 1860) qui menace la survie de l'État romain, client de la France. Un contexte difficile donc, qui borne l'engagement militaire, mais où la marine impériale peut assumer un rôle prééminent pour concourir au règlement final des affaires d'Italie et du Liban. Durant sept mois (juin 1860-janvier 1861), l'escadre est déployée dans les eaux napolitaines où elle assiste à l'effondrement du royaume des Deux-Siciles dont Le Barbier de Tinan retarde l'agonie en s'interposant, du 17 octobre 1860 au 19 janvier 1861, entre la citadelle napolitaine de Gaète et

les forces combinées sardes³. En mai 1861, trois vaisseaux de l'escadre, sous le commandement de Le Barbier, relèvent le corps expéditionnaire détaché au Liban en 1860 et sont maintenus cinq mois durant dans les eaux syro-libanaises avant de se replier, le 17 octobre 1861.

Deux points arrêteront notre réflexion sur cette dimension politique de l'outil naval. Tout d'abord, comment concilier ces exigences diplomatiques avec le ravitaillement et l'entraînement des équipages ? L'analyse des procédures postales et logistiques qui règlent les longues périodes d'immobilisation dans les ports de Naples, de Gaète et de Beyrouth tentera de répondre à cette question. En second lieu, il faut se tourner vers la personnalité de Le Barbier de Tinan. Officier de « la vieille école », au franc-parler légendaire, il a été un acteur et un témoin de premier plan de ces délicates affaires italiennes et libanaises. Son rôle proprement politique, tout particulièrement en Italie, ses analyses, ses doutes, voire ses critiques – féroces – permettent de dessiner en creux une histoire méditerranéenne du Second Empire, de ses intuitions, de ses contradictions et de ses échecs. Cette analyse formera la seconde partie de cette contribution à l'histoire navale du Second Empire, dans le prolongement des travaux de Michèle Battesti et d'Étienne Taillemite⁴.

L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS ET LES FORCES NAVALES EN MÉDITERRANÉE AU LENDEMAIN DE LA GUERRE D'ITALIE

Les missions et l'organisation de l'escadre d'évolutions sous le Second Empire

En arborant son pavillon sur le trois-ponts *Bretagne*, de Tinan se trouve investi d'une haute responsabilité stratégique. Sans être planifié ni même strictement défini, le cadre d'emploi de l'escadre d'évolutions est double.

En dépit d'un partenariat diplomatique et naval régulier, l'hypothèse d'une crise ouverte franco-britannique n'est plus écartée des deux côtés de la Manche depuis la crise d'Orient de 1840. Face aux forces navales anglaises, établies à Malte, l'escadre doit assurer la sécurité de nos communications entre Toulon, l'Algérie et l'Atlantique, en arrachant à la Royal Navy, par une guerre d'escadres, la maîtrise complète du détroit de Gibraltar et de ses approches. Conscient de l'infériorité globale de l'industrie et de la marine françaises, Napoléon III

3 Le 10 juin, l'escadre parvient dans le port de Naples que le *Donawerth* avait rallié le 20 mai. Les forces navales déployées dans les eaux « napolitaines » se replient entre le 14 et le 19 janvier 1861.

4 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHM, 1997 ; Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2003, p. 330-342.

entend surtout disposer d'une dissuasion navale régionale⁵. La volonté impériale d'une parité régionale, qualitative et quantitative, est partagée sans réserve par les officiers généraux qui, entrés dans le service sous la Restauration, voient toujours dans la Royal Navy le modèle absolu, égalé parfois, mais trop rarement surpassé. Le renforcement de la station du Levant, l'adoption de nouveaux couvre-chefs ou le rôle futur des voiles nourrissent ainsi dans les rapports de Le Barbier et de ses subordonnés, des parallèles souvent forcés, mais significatifs, entre les deux marines de guerre⁶.

222

Face aux autres puissances régionales, tout particulièrement la Russie et l'Autriche, il s'agit de profiter de la supériorité française pour bloquer les ports et les côtes adverses avant de les menacer. C'est, de toute évidence, cette option du fort au faible qui domine avant, durant et après la guerre de Crimée. Si les flottilles de siège déployées en 1855 en mer d'Azov, puis dans l'Adriatique en 1859, sont rapidement dissoutes après les combats, l'arsenal de Toulon conserve les moyens et l'expérience de cette « guerre de siège ». L'escadre dispose, en outre, en 1860, de moyens militaires bien supérieurs à ceux qu'elle possédait dix années auparavant. La présence sur les vaisseaux et les frégates de pelotons de fusiliers marins, une spécialité créée en 1856, donne ainsi à de Tinan une force de débarquement de mille neuf cents hommes, sans que soient entravées la manœuvre ni la puissance de feu de ses bâtiments. Régulièrement entraînée par des exercices de débarquement et de « petite guerre à terre », cette force, qui dispose de puissants moyens d'artillerie et de franchissement, est parfaitement en mesure de s'emparer de forts littoraux comme de ramener l'ordre dans les plus grands ports de la Méditerranée⁷. Ces capacités nouvelles de projection et de police côtière étoffent l'efficacité politique de l'escadre quand, au lendemain de la guerre d'Italie et de la guerre de Tétouan (1859), cette force est engagée dans les eaux du royaume des Deux-Siciles et sur le littoral syro-libanais.

L'escadre d'évolutions, dont le centre logistique est Toulon, aligne ordinairement, en temps de paix, huit vaisseaux, auxquels sont associées, en 1860-1861, les frégates *Foudre* et *Impératrice-Eugénie*. Trois divisions, confiées à des contre-amiraux (Jehenne, Pâris, Chopart, puis Lacapelle et Labrousse en 1861), sont les composantes majeures de l'escadre dont l'administration

5 Les missions de l'escadre ont été exposées dans plusieurs passages du travail de thèse de Michèle Battesti, ouvrage de référence sur la période : *La Marine de Napoléon III, op. cit.*, t. 1, 1997, p. 26-27 ; *ibid.*, t. 2, 1997, p. 694-695, 782-783, 1069.

6 SHD, BB 4/800, Contre-amiral Touchard au ministre de la Marine, 3 octobre 1861.

7 Initialement appelés marins fusiliers, ces hommes sont des conscrits et des engagés volontaires, qui, une fois formés à Lorient, sont répartis sur les vaisseaux et les frégates de l'escadre sous le commandement d'officiers de marine ayant reçu une instruction militaire poussée, à Vincennes et à Lorient. Un vaisseau embarque quatre pelotons, chacun alignant trente-deux fusiliers marins épaulés par seize gabiers « escaladeurs ». SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1^{er} janvier 1860.

et les dossiers politiques les plus sensibles sont entre les mains du chef d'État-major. Ces redoutables fonctions, qui exigent du tact et d'éminentes qualités administratives et professionnelles, sont exercées par l'ancien aide de camp de l'amiral Tréhouart, le capitaine de vaisseau Gicquel des Touches (1818-1901), en qui de Tinan voyait, le 26 octobre 1861, « le modèle des chefs d'État-major comme [...] le modèle des capitaines »⁸.

Si la zone d'action de l'escadre d'évolutions dépend des circonstances politiques, les parages périphériques les plus sensibles de la Méditerranée disposent de moyens restreints, mais permanents. Le détroit de Gibraltar, les bouches du Danube, le Bosphore, les Dardanelles, le port d'Alexandrie, où débouche la route postale et militaire de l'isthme de Suez, sont placés sous la surveillance et la garde de stationnaires. Les côtes de la Grèce et de la Turquie d'Europe, les îles de la mer Égée et le littoral syro-libanais forment le théâtre d'action de la station du Levant, dont le centre politique est Le Pirée. Des capitaines de vaisseau chevronnés et des contre-amiraux alternent à la tête de cette station, qui est le principal commandement semi-autonome de la Méditerranée⁹. Une frégate, ainsi que trois ou quatre petites unités (corvettes, avisos), en constituent les forces ordinaires au milieu du siècle¹⁰. En période de crise périphérique, l'escadre ou l'une de ses trois divisions permettent d'épauler ou de redéployer les stationnaires. Une division est ainsi maintenue dans le détroit de Gibraltar jusqu'à la fin de la guerre de Tétouan, avant de revenir sur Toulon en mars 1860¹¹. Au mois de juillet suivant, l'empereur confie la surveillance des côtes du Liban et de la Syrie aux vaisseaux *Redoutable* et *Donawerth*, que mène le contre-amiral Pierre-Paul Jehenne (1799-1863), et déploie au nord de la mer Égée la division navale du Levant, pour y prévenir des violences antichrétiennes. Après le rappel du contre-amiral Jehenne en novembre 1860, une petite division navale (*Mogador*, *Colbert*, *Éclairer*), placée sous le commandement du capitaine

8 SHD, CC 7 Alpha 1011, Dossier de Gicquel des Touches Albert-Auguste (10 avril 1818-18 mai 1901), Note du vice-amiral Le Barbier de Tinan, 26 juillet 1860 ; *ibid.*, Du même, Note du 9 novembre 1860 ; *ibid.*, Du même, Note du 26 octobre 1861 ; Joseph-Eugène Souville, *Mes souvenirs maritimes (1837-1869)*, Paris, 1914, p. 446-447 ; Art. « Gicquel des Touches (Albert-Auguste) (1818-1901) », dans Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, Paris, Tallandier, 2002, p. 210-211.

9 Le capitaine de vaisseau La Roncière Le Noury succède, en novembre 1859, au contre-amiral Clavaud. Après le rappel à Paris de La Roncière, le commandement provisoire est exercé par les commandants du Héron et de l'Euménide. Le 10 mars 1861, le contre-amiral Touchard hisse son pavillon de commandant en chef de la station du Levant et prend, le 5 avril, la direction effective de sa division.

10 Essentiellement chargée de missions de police navale et de présence, la division aligne une seule « grande » unité, comme la *Zénobie*, une frégate à vapeur de troisième classe, déployée en 1859. Les corvettes et les avisos (*Euménide*, *Biche*, *Héron*, *Sentinelle*, *Éclairer*) servent à mener des exfiltrations et au transport des réfugiés. - SHD, BB 4/800, Contre-amiral Touchard au ministre de la Marine, 3 octobre 1861.

11 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 20 mars 1860.

de vaisseau de La Grandière, est maintenue sur les côtes syro-libanaises pour y épauler le corps expéditionnaire français. Incorporée à l'escadre après le retrait de la brigade d'Hautpoul, cette division est reconstituée, le 24 octobre 1861, pour conserver dans ces parages une présence conséquente¹².

Le vice-amiral Le Barbier Le Tinan et le commandement de l'escadre

224

L'escadre d'évolutions de la Méditerranée est un poste délicat, qui doit être confié à un officier général ayant alterné de nombreux commandements en mer et des postes administratifs variés. C'est une tâche bien complexe, en effet, que d'entraîner et de diriger dix mille hommes, de connaître les forces et les faiblesses de chaque bâtiment, de juger ses manœuvres sous voiles et son comportement en escadre¹³. Il s'agit également de présider les destinées professionnelles des officiers de l'escadre. Le poste, enfin, est également, et même éminemment, politique. Voir en de Tinan un marin-diplomate serait certes un contresens. La trame serrée des agences diplomatiques et consulaires comme les progrès des communications ont rendu progressivement inutile, dans la première moitié du siècle, le cumul des fonctions diplomatiques et navales en Méditerranée. Le cadre ordinaire de l'escadre d'évolutions est donc défini en 1860 par le ministre des Affaires étrangères, alors Édouard Thouvenel, un fin praticien des affaires orientales et italiennes. Au Levant, l'ambassadeur à Constantinople, le chargé d'affaires en Grèce et le consul général à Beyrouth désignent les îles à visiter, indiquent les parages à éviter, et nomment les personnalités compromettantes¹⁴. En dépit de ces bornes étroites, les marins demeurent les auxiliaires « inévitables » et nécessaires du corps diplomatique. L'arrivée dans les eaux napolitaines, tunisiennes ou levantines de bâtiments aussi colossaux que le trois-ponts *Bretagne*, portant 130 canons, est toujours, en effet, un grand événement politique que rythme toute une chorégraphie protocolaire. Ainsi, demeurer à l'ancre plusieurs jours ou plusieurs semaines dans un grand port, rendre ou refuser les saluts, ne pas entretenir de relation directe avec les autorités sont des décisions qui doivent être pesées avec soin, car les agents des puissances européennes suivent et décryptent ces gestes. En lui refusant les saluts, en juin 1860, de Tinan dénie ainsi au général Garibaldi cette reconnaissance internationale que ce dernier

12 SHD, BB 4/782, Ministère de la Marine au capitaine de vaisseau de La Grandière, 11 octobre 1860 ; BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 8 novembre 1860 ; *ibid.*, Du même au même, 27 mai 1861 ; *ibid.*, Du même au même, 24 octobre 1861.

13 L'inspection générale fait l'objet d'un rapport qui, théoriquement, doit parvenir à Paris au 1^{er} novembre. La station du Levant fait l'objet d'un rapport distinct transmis au ministère.

14 SHD, BB 3/720, Ministre des Affaires étrangères au ministre de la Marine, 27 avril 1860 ; *ibid.*, BB 4/767, Ministre de la Marine au capitaine de vaisseau La Roncière Le Noury, *Lettre d'instructions*, 2 novembre 1859.

a recherchée en se rendant successivement sur les navires amiraux américain, anglais et français. Durant le siège de Gaète par les forces piémontaises (décembre 1860-février 1861), les Sardes, ulcérés de ne pas voir les amiraux français et espagnol entrer en communication avec eux, gênent les marins qui se rendent à terre faire de l'eau et du sable¹⁵. De tout officier général, enfin, on attend un certain flair politique pour deviner dans quelle direction la politique nationale sera finalement conduite, alors même que les divergences gouvernementales, l'indécision ou l'attentisme des ministères retardent les instructions et, parfois, les brouillent. Soupçonnant, en mai 1860, la France et le Piémont d'avoir conclu de nouvelles tractations territoriales, le Foreign Office laisse le contre-amiral Mundy sans instructions précises pendant plusieurs semaines, mais il lui communique la copie de consignes du 4 août 1849, qui encouragent l'embarquement d'opposants politiques persécutés ou susceptibles de l'être¹⁶. Durant le siège de Gaète, l'empereur hésite entre les partisans du Piémont et ceux qui désirent retarder l'inévitable exil de François II par une forte démonstration navale, dont les termes excèderaient les bornes que Thouvenel avait définies. Dans ces circonstances incertaines et redoutables, les marins, qui cherchent à anticiper les instructions gouvernementales, deviennent, bon gré mal gré, les interlocuteurs privilégiés des autorités locales. Devinant leur volonté d'en finir, le contre-amiral sir Robert Mundy facilita les contacts que les défenseurs napolitains de Palerme voulaient nouer avec leurs adversaires garibaldiens en recevant les deux parties à bord de son bâtiment, *HMS Hannibal*, où les termes d'un cesse-le-feu puis d'un armistice furent rédigés, les 29 et 30 mai 1860¹⁷. Détaché devant Gaète, le 17 octobre 1860, de Tinan entretient, durant trois mois, des liens privilégiés avec le roi François II qui le placent progressivement dans une position de conseiller privé du monarque Bourbon et de messenger personnel de l'empereur des Français, avant d'endosser les détestables habits du « *nuntius mortis* » de la Couronne des Deux-Siciles¹⁸.

Comme ses prédécesseurs et ses successeurs, de Tinan offrait cette large expérience professionnelle et cette bonne connaissance des usages et des affaires que son poste exigeait. Aide de camp du gouverneur de la Guadeloupe en 1833-1834, il fut affecté à la Commission du matériel naval (1837-1839) et siégea, à deux reprises, à la Commission d'habillement (1834-1836 ; 1842-1845), expérience qui alimenta, sans doute, une savoureuse diatribe, d'une dizaine

15 SHD, BB 4/796, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 4 janvier 1861.

16 Sir Rodney Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861*, London, J. Murray, 1863, p. 75.

17 *Ibid.*, p. 93-155.

18 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 11 décembre 1860.

de pages, dans laquelle il stigmatisa la cherté, la médiocrité et la laideur des couvre-chefs de ses matelots. Appelé de 1851 à 1853 au Conseil d'Amirauté, il y siégea de nouveau de 1855 à 1860, en tant que membre adjoint, puis titulaire après 1858. Ces fonctions administratives variées alternèrent avec de longues périodes de service en mer.

Né en 1803, entré au service sous la Restauration, de Tinan a participé, comme les amiraux de sa génération, au relèvement colonial et naval de la France postnapoléonienne. Il sert dans « les mers de l'Inde » à deux reprises (1818-1820 ; 1839-1840), croise aux Antilles (1821-1822 ; 1831-1833), et dans l'Atlantique Sud (1826-1828 ; 1849-1851). Comme ses contemporains, de Tinan navigue régulièrement en Méditerranée où sont concentrés les moyens navals et les intérêts extra-européens de la France : trois détachements dans les eaux ibériques (1823-1824 ; 1836-1837 ; 1840-1842), deux commandements sur les « côtes d'Alger » (*Albatros*, *Diadème*), et trois affectations au Levant dans sa jeunesse (1824-1826), avant de retrouver ces eaux en 1853, sur la frégate *Gomer*. L'avancement, soutenu par quelques protecteurs, comme son beau-père, le général Exelmans, est régulier. Après avoir commandé huit bâtiments, dont un vaisseau de l'escadre d'évolutions, le *Souverain* (1847-1848), de Tinan succède en 1853 au contre-amiral Romain-Desfossés à la tête de la station du Levant, poste difficile, riche en embarras diplomatiques. Promu vice-amiral en 1855, il retourne la même année au Conseil d'Amirauté, où il siège cinq ans avant sa nomination à la tête de l'escadre, qui est le couronnement de sa carrière.

226

À ses qualités professionnelles, Le Barbier de Tinan apporte enfin une solide et nécessaire expérience des affaires, acquise dans plusieurs crises extérieures. Jeune officier, il est le témoin de la guerre d'Indépendance hellénique. Commandant la frégate *Pomone* dans la station du Brésil et de la Plata, il seconde brillamment l'amiral Le Prédour, chargé d'obtenir l'ouverture du Paraná à la navigation. Sa gestion des affaires militaires et navales en Grèce, durant la guerre de Crimée, confirme des qualités bien connues d'aplomb et de détermination qu'il avait démontrées dans un incident l'opposant en 1839 aux autorités coloniales anglaises de l'île Maurice¹⁹. Cette fermeté sourcilieuse s'avéra toutefois un handicap quand les louvoiements de la politique italienne de Napoléon III entraînèrent de Tinan, à la fin du mois d'octobre 1860, dans une irascible et maladroite démonstration de force contre l'escadre Persano²⁰.

19 Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique, Canada, États-Unis, Havane, Rio de la Plata*, Paris, Plon, 1881, t. 2, p. 310-319.

20 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 27 octobre 1860.

L'allure générale de l'escadre dont Le Barbier de Tinan reçoit le commandement, en février 1860, peut lui rappeler la marine de sa jeunesse : une flotte de murailles de bois, de « hautes falaises » au grément complexe, aux voiles immenses, et dont l'artillerie est disposée et servie selon des dispositions et des procédures séculaires²¹. Nul alors n'ignore toutefois que cette ressemblance générale s'évanouit sous l'effet d'innovations qui, imperceptibles ou invisibles encore dans les années 1830, se sont accélérées, au milieu du siècle, sous les effets conjoints de la rivalité navale franco-britannique et de la guerre de Crimée. La généralisation de la propulsion à vapeur, que l'hélice rend possible, l'adoption des canons – obusiers, puis de l'artillerie rayée, le lancement des batteries flottantes cuirassées définissent dans les années 1845-1855 des politiques navales inévitablement insatisfaisantes qui hésitent entre l'audace et la prudence. Le commandement de Le Barbier se situe à l'apogée des flottes « tout vapeur », dont la conception remonte à la fin de la monarchie de Juillet. Il correspond également aux premiers temps de la marine cuirassée (1855-1863). Lancée, le 24 novembre 1859, dans l'arsenal du Mourillon, la frégate *Gloire* est en effet achevée en août 1860, avant d'escorter le couple impérial en Algérie, et subit, au printemps et durant l'été 1861, une dernière série de cinq voyages d'essais qui ouvrent la voie à la formation de la première escadre cuirassée en 1863. De Tinan ne semble pas toutefois avoir été directement mêlé à cette phase expérimentale, qui dépend alors des ingénieurs de la préfecture maritime de Toulon, placés sous les ordres du très énergique vice-amiral Bouët-Willaumez²².

Vaisseaux « rapides », convertis et « mixtes » : les grandes composantes de l'escadre

Énoncée en 1855, redéfinie en 1857, la transformation de la marine de guerre en flotte « tout vapeur » est achevée en 1860 dans les eaux européennes. Si les bâtiments à voiles sont maintenus sur des théâtres lointains où l'approvisionnement en charbon est difficile et coûteux, l'importance de la Méditerranée, terrain privilégié des entreprises anglaises et françaises, impose, en effet, une précoce transformation de l'escadre, achevée en 1858²³. Cette mutation a suivi des lignes distinctes, mais convergentes.

La constitution d'une grande marine de guerre à vapeur a défini le programme de construction de neuf vaisseaux à hélice, dits « rapides », sur le modèle perfectionné du *Napoléon*, mais également la conversion de quarante-trois

21 SHD, BB 4 /783, Du même au même, 21 avril 1860.

22 SHD, BB 3/723, Vice-amiral Préfet Maritime comte Bouët-Willaumez au ministre de la Marine, 27 août 1861 ; M. Battesti, *La Marine de Napoléon III*, op. cit., t. 1, p. 302.

23 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1^{er} janvier 1860.

bâtiments de ligne suivant deux orientations bien distinctes : soit l’allongement du vaisseau « converti », doté de machines puissantes et de larges soutes à charbon, soit la modification de l’arrière du bâtiment, dit « mixte » ou « hybride », où est logée une machine assurant une propulsion à vapeur auxiliaire. L’escadre des années 1860-1862 rassemble les navires « rapides », « allongés », ainsi que les « mixtes », dans une proportion inverse aux effectifs respectifs de ces trois types. Si les trente-huit vaisseaux « mixtes » représentent plus des deux tiers de la nouvelle marine à vapeur, les vaisseaux « allongés » et « rapides », qui sont théoriquement les navires les plus performants, forment les trois quarts des unités de l’escadre d’évolutions. Quand il en prend le commandement, de Tinan dispose ainsi de quatre vaisseaux « rapides » (l’*Algésiras*, l’*Arcole*, le trois-ponts *Bretagne*, unique représentant de sa classe, et le *Redoutable*). L’*Eylau* et l’*Alexandre* appartiennent à la série des navires « allongés », tandis que le *Donawerth* et le *Saint-Louis* sont deux « mixtes ». Cette proportion (4, 2, 2), maintenue en 1860 comme en 1861, dit parfaitement la volonté française d’une parité navale régionale en Méditerranée.

Les études consacrées à la marine du Second Empire opposent la réussite – globale – des vaisseaux allongés et rapides à la médiocrité des bâtiments « mixtes », dont la conversion avait miné les qualités originelles, sans les doter d’une réelle propulsion vapeur²⁴. Les documents contemporains illustrent généralement ce jugement. Le rapport d’inspection de janvier 1860 tient l’*Algésiras*, un bâtiment de ligne « rapide », et l’*Eylau*, un vaisseau « allongé », pour les meilleures unités de l’escadre sur le plan de la propulsion à vapeur. Ce rapport classe parmi les trois meilleurs bâtiments sous voiles les vaisseaux « rapides » *Arcole*, *Redoutable* et *Bretagne*. L’opposition entre les navires « mixtes » et les vaisseaux rapides et allongés n’est pas, toutefois, aussi rigide que le donne à penser la lecture des travaux d’histoire navale. Pour une vitesse inférieure à 10 nœuds, que les « mixtes » ne peuvent pas dépasser, il est vrai, les performances des machines sont assez équilibrées. Romain-Desfossés écrit, le 1^{er} janvier 1860 :

Le *Donawerth* et le *Saint-Louis* sont d’excellents vaisseaux mixtes, qui, avec une consommation moyenne de 40 tonneaux pour 24 heures, pour le premier, et de 45 tonneaux, pour le second, fournissent une vitesse soutenue de plus de neuf nœuds lorsqu’ils n’ont pas à surmonter une mer ou un vent debout²⁵.

24 C’est dans cette dernière catégorie que les différences de motorisation – de 140 à 1 200 chevaux – sont les plus sensibles. Sur cette question, on se reportera à la notice limpide de Dominique Brisou, « Questions et Réponses », *Chronique d’histoire maritime*, n° 50, mars 2003, p. 77-81.

25 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Romain-Desfossés, *Inspection générale de 1859. Rapport d’ensemble*, 1^{er} janvier 1860.

Certains vaisseaux « allongés » ou « rapides » n'échappent pas, enfin, aux critiques. Si le fonctionnement des machines de l'*Algésiras* nourrit les propos les plus élogieux, ses évolutions sous voiles sont médiocres, déficience qui frappe alors les navires sans puits d'hélice, deux vaisseaux et deux frégates de l'escadre, que leur traîne handicape²⁶. Vaisseau « allongé », l'*Alexandre*, dont la consommation excessive émeut Romain-Desfossés et de Tinan, suscite également de virulentes critiques, et semble avoir été un ratage, comme la frégate *Foudre*.

PRINCIPES, ACTEURS ET RÉSULTATS DES TRAVAUX DE PERFECTIONNEMENT DE 1860-1861

Durant l'hiver 1859-1860, une campagne de travaux s'efforce de corriger les disparités et les faiblesses les plus criantes. Cette homogénéisation est confiée à deux pionniers historiques de la marine à vapeur militaire : le contre-amiral François-Edmond Pâris (1806-1893), et le capitaine de vaisseau Nicolas-Hippolite Labrousse (1807-1871), promu contre-amiral le 9 juillet 1860, qui reçoit le commandement en sous-ordre dans l'escadre en décembre 1861, en remplacement du contre-amiral Pâris²⁷.

Labrousse, qui avait présidé en 1857 les essais du premier vaisseau allongé, l'*Eylau*, est chargé à Brest puis en Méditerranée d'améliorer le rendement des machines des vaisseaux de la flotte, tout en réduisant leur consommation. Sous sa direction, de sensibles perfectionnements sont apportés aux machines du *Redoutable* et de l'*Impérial*²⁸. La machine de l'*Alexandre* est démontée, réparée, puis remontée, avant une première sortie d'essais, le 27 mars 1860. Des travaux d'une certaine importance sont également conduits sur l'*Eylau*, les frégates *Foudre* et *Impératrice Eugénie*, comme sur le trois-ponts *Bretagne*. En mars 1861, des tiroirs sont ainsi montés sur ce vaisseau afin d'atteindre les excellents résultats précédemment obtenus sur l'*Impérial* et l'*Arcole*.

Si Labrousse assure les fonctions d'ingénieur en chef de l'escadre, le contre-amiral Pâris coordonne, dès le mois d'octobre 1860, l'inspection des machines, mission qu'il poursuit l'année suivante. En Pâris, de Tinan dispose d'un « mécanicien » remarquable, doué d'une connaissance encyclopédique des marines à vapeur française et britannique, et qui tire profit du long stationnement des forces franco-anglaises dans les eaux napolitaines pour visiter les machineries des vaisseaux de l'escadre Mundy²⁹. Reprenant une idée émise

26 Dominique Brisou, *Accueil, introduction et développement de l'énergie vapeur dans la Marine française au XIX^e siècle*, Vincennes, SHM, 2001, t. 2, p. 630-631, 684-687.

27 SHD, CC 7 Alpha 1306, Dossier de Labrousse Nicolas-Hippolite (17 juillet 1807-22 août 1871) ; CC 7 Alpha 1908, Dossier de Pâris François-Edmond (2 mars 1806-8 avril 1893).

28 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 14 avril 1860.

29 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, op. cit., p. 354-359.

en 1860, Pâris préside, l'année suivante, une réunion hebdomadaire des officiers mécaniciens et des maîtres mécaniciens afin de centraliser la surveillance des appareils moteurs. Un entretien plus régulier et plus rationnel est facilité par la tenue de « journaux historiques » des machines où sont mentionnés les réparations et le remplacement des pièces les plus importantes³⁰.

Sans en ignorer les atouts ni la nécessité, de Tinan n'a pas manqué d'exposer les limites et les inconvénients que cette entreprise de perfectionnement rencontrait ou suscitait. En premier lieu, les améliorations passent par des tâtonnements et des essais. Succès et contre-performances alternent inévitablement durant cette phase expérimentale. Déçu par l'introduction sur le vaisseau-amiral de tiroirs envoyés d'Indret, Labrousse projette, le 23 mars 1861, de les remplacer par les anciens tiroirs de ce trois-ponts, après les avoir modifiés. Une semaine plus tard, la machine de l'*Eylau* donne bien toute satisfaction, « sans arriver cependant au maximum des 48 tours d'hélice qu'elle atteignait autrefois »³¹. Une entreprise perfectionniste, qui multiplie les réparations, sert sans doute la Marine, mais entrave à court terme les évolutions dont la durée est raccourcie en 1860, comme en 1861, par les « exigences politiques »³². La grogne, que de Tinan ne dissimule plus après l'immobilisation inattendue d'une frégate, est comprise à Paris où l'on sent bien que les progrès mécaniques ne peuvent se faire au détriment des indispensables évolutions d'escadre, que les croisières des navires isolés ne remplacent pas.

S'ils offrent une vision précise des difficultés immédiates que rencontrent de Tinan et ses subordonnés, les rapports d'inspection du commandant en chef de l'escadre d'évolutions permettent également de saisir les sentiments que lui inspire, au soir d'une carrière navale de quatre décennies, l'irrépressible mutation de la Marine.

UN MARIN DE LA « VIEILLE MARINE À VOILES » AU SOIR DE SA VIE

Servant au sein de l'escadre sur le *Donawerth*, le capitaine de frégate Souville a laissé une brève esquisse de son chef, « un de ces caractères fiers, à angles fortement accusés, si nombreux dans l'ancienne marine à voiles, d'un maniement difficile »³³. Ce croquis, corroboré par d'autres témoignages, sonne juste. Entré dans le service en 1817, aspirant de seconde classe en 1818, lieutenant de

30 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

31 SHD, BB 4/796, Du même au ministre de la Marine, 30 mars 1861.

32 SHD, BB 4/797, Du même, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

33 J. E. Souville, *Mes souvenirs maritimes (1837-1869)*, op. cit., p. 448.

vaisseau en 1829, de Tinan apprit son métier sous l'égide d'officiers qui avaient servi, dans leur jeunesse, dans les marines de Louis XVI, de la Révolution et de l'Empire. Ses cinq premiers commandements se sont exercés sur des bâtiments à voiles quand la vapeur était encore une force auxiliaire, très largement bornée aux servitudes portuaires et aux arsenaux. C'est en 1845, soit vingt-sept années après son entrée dans le service, qu'un navire à vapeur, la frégate *Albatros*, un ex-paquebot transatlantique, lui est confié. Il commande alternativement, les années suivantes, des bâtiments à voiles (*Souverain*) et des frégates à roues (*Gomer*, *Pomone*)³⁴. Bien que ces campagnes le familiarisent avec les navires à propulsion mixte, de Tinan est bien l'un des derniers représentants de la « vieille marine », dont les officiers et les spécialités lui semblent les modèles insurpassables. La polyvalence des gabiers, dont il dit l'excellence, le déclin du sens marin dans les nouvelles générations d'officiers, sont des *leitmotive* qui, lus hâtivement, alimenteraient la thèse ancienne, mais inexacte, d'un commandement conservateur, que les grandes transformations des années 1845-1860 consternent. Doit-on voir donc en de Tinan le (noble) prototype de l'amiral Pingouin ou du commandant Radeau ? Sous les traits aussi caricaturaux que leur prête Sahib, certainement pas³⁵ !

À plusieurs reprises, il souligne les progrès accomplis depuis sa jeunesse :

La discipline devenue facile, les mœurs plus douces, [...] l'éducation générale dans toute la hiérarchie, font de nos navires actuels avec ceux d'il y a quarante ans un contraste qui est peut-être plus remarquable sous le rapport moral que sous le rapport matériel³⁶.

À juste raison, de Tinan associe ces améliorations à l'instruction technique et militaire dispensée dans les écoles d'apprentissage et de perfectionnement que le Second Empire a développées. Les paragraphes consacrés aux matelots canonniers formés sur le *Suffren* comme à la spécialité, alors récente, des fusiliers marins exposent les effets positifs de ces écoles d'application : « L'éducation militaire progresse », écrit de Tinan en décembre 1861, « les enseignes de vaisseau reçoivent à Lorient comme à Vincennes d'excellentes connaissances tactiques qui aguerrissent les compagnies de débarquement »³⁷. Toutefois, et c'est là que résident son amertume et son inquiétude, la généralisation de

34 SHD, CC 7 alpha 1411, Dossier de Le Barbier de Tinan, Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876).

35 Louis-Ernest Lesage Sahib, *Marins & Navires anciens & modernes*, Paris, Association des Amis des musées de la Marine, 1977, rééd. corrigée de l'édition de 1890, p. 31-32.

36 SHD, BB 4/786, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1860*, n. d. (sans doute octobre-novembre 1860).

37 SHD, BB 4/797, Du même, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

la vapeur n'est pas un simple fait technique, mais une révolution culturelle. Quand de Tinan sert pour la première fois en Méditerranée, en 1824-1825, rallier le Liban, croiser le long des côtes nord-africaines, franchir le détroit de Gibraltar ou remonter les Dardanelles sont des croisières d'une durée encore incertaine. Les courants et les vents contraires, ou les calmes plats, peuvent alors entraver plusieurs semaines la marche d'un bâtiment. Prête à quitter Toulon le 20 mai 1830, l'armada lancée contre Alger est retenue par des vents contraires et ne touche les côtes africaines que le 14 juin³⁸. Formé à l'école de la voile, de Tinan en exalte les effets « moraux » : un sens marin aiguisé, mais également une aptitude particulière à se plier à l'événement, à y répondre, une aptitude à tout entreprendre, vite et bien. Hommes de mer par excellence, les gabiers lui semblent ainsi les plus belles figures de ce pragmatisme professionnel : « Par leur vie pleine de dangers, leur énergie et leur adresse », écrit-il, « [ils] demeurent l'élite des bâtiments [et] peuvent devenir d'habiles pointeurs et l'avant-garde des compagnies de débarquement »³⁹.

232

Inexorablement, les grandes heures de la marine à voiles sont désormais comptées en Méditerranée. Au milieu du siècle, la généralisation des grands remorqueurs et de l'hélice, comme les progrès de la télégraphie, précipitent cette étonnante contraction spatiale et temporelle que les voyageurs les plus avisés avaient sentie dès la fin des années 1830. Par vent favorable, l'escadre d'évolutions parvient ainsi, en 1861, à traverser le bassin méditerranéen d'est en ouest à petite allure – huit nœuds – sans relâche et sans l'aide de charbonniers. Désormais, la durée des traversées se compte en journées, voire en heures. Recevant le 7 juin, à minuit, l'ordre télégraphié de se rendre à Naples, de Tinan quitte le mouillage des îles d'Hyères et parvient le 10 dans le port italien, après voir brûlé six cents tonnes de charbon⁴⁰. Au tout début des années 1860, la forte consommation des machines et la dimension généralement réduite des soutes conservent encore aux voiles un vrai rôle moteur. Comment cependant ignorer que cette propulsion, désormais auxiliaire, est condamnée, à très brève échéance, par une marine de guerre qui manque de gabiers expérimentés, et dont les grands terrains d'action sont euro-méditerranéens ?

Cette inéluctable évolution, met en garde de Tinan, mine la vocation formatrice de l'escadre, la meilleure des écoles d'apprentissage et la « véritable gardienne des traditions maritimes ». Alors que la prudence et l'éloignement des intérêts commerciaux insulaires dissuadent la marine anglaise, la rivale

38 F. Herdet, *L'Amiral Romain Desfossés à travers sa correspondance*, Brest, s.n., s.d. (vers 1960), p. 10-14.

39 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

40 SHD, BB 4/783, Le même au ministre de la Marine, 12 juin 1860.

tant admirée, de renoncer à la voile, Le Barbier de Tinan appréhende les effets néfastes d'une mutation trop radicale sur l'esprit marin des cadres subalternes et des futurs chefs de la Marine. Que la mécanisation entraîne la dissolution des traditions et des savoirs multiséculaires est alors une vue bien commune et – faut-il le rappeler ? –, pertinente⁴¹. Pour conserver à la marine française son excellence manœuvrière, de Tinan évoque deux solutions qui sont bien significatives de l'homme et de son temps.

Il convient, en premier lieu, de détacher le plus grand nombre de jeunes enseignes dans des stations lointaines de l'Atlantique et des mers orientales, où lui-même, Charles Rigault de Ginouilly, Jean-Louis-Charles Jaurès, le prince de Joinville et François-Edmond Pâris, pour ne citer que les meilleurs de ses contemporains, avaient pris part au relèvement naval de la France post-napoléonienne : « Les expéditions lointaines entreprises par la France contrebalanceront [...] chez une partie d'entre eux ce que la navigation à vapeur a de défectueux pour l'instruction »⁴². À cette formation toute pragmatique, qui rappelle les idéaux navals de la fin du XVIII^e siècle, de Tinan, en marin du Second Empire, associe le projet d'un brick-école attaché à l'escadre, le *Janus*, afin de « procurer le moyen aux enseignes et aux aspirants de l'escadre de former leur coup d'œil »⁴³. Exposé en 1860, ce projet, que le ministre approuve en mai 1861, anticipe l'établissement d'un bâtiment-école d'application, le *Jean-Bart*, en 1869. Ce sont bien ici deux cultures navales qui se chevauchent dans l'esprit d'un marin héritier tout à la fois d'une ancienne culture des « gens de mer », fiers de leurs savoirs oraux et de leur pragmatisme, et d'une tradition savante, désormais dominante, où la professionnalisation passe par un encadrement standardisé et global.

L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS DANS LE REGLEMENT DES QUESTIONS NAPOLITAINE ET LIBANAISE

La fin du vieux partenariat austro-russe en 1854, l'abaissement de la Russie durant la guerre de Crimée (1854-1856), la prudence anglaise dans l'immédiat après-guerre encouragent Napoléon III à poursuivre une politique d'ingérence dans les confins ottomans, monténégrins et danubiens tout d'abord, puis en Italie où l'empereur des Français espère promouvoir ses projets dynastiques, et trouver une solution durable à l'épineuse question romaine⁴⁴. Cependant,

41 D. Brisou, « Questions et Réponses », *op. cit.*, t. 2, p. 760-761.

42 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

43 *Ibid.*

44 J.-P.-E. Jurien de la Gravière, *La Station du Levant*, Paris, Plon, 1876, t. II, p. 299-309.

entre 1856 et 1860, l'outil naval joue un rôle généralement secondaire dans ces affaires méditerranéennes. La marine mène d'importantes missions de transport et de diversion durant la guerre d'Italie en 1859, mais c'est sur l'armée que repose le poids de l'intervention face à la troisième puissance militaire européenne. L'année suivante, l'Europe confie à un corps expéditionnaire de six mille Français le soin d'épauler la pacification ottomane du Liban et de la Syrie, la marine impériale assurant d'obscures missions de transport de troupes, de ravitaillement et de présence.

Quoique la France soit bien devenue la première puissance méditerranéenne après les guerres de Crimée et d'Italie, la liberté d'action de l'empereur ne cesse de se réduire dès l'été 1859. Les pressions germano-russes le contraignent à suspendre les hostilités en août 1859, avant de renoncer à son grand projet fédéral italien⁴⁵. Le soutien impérial à l'annexion piémontaise de l'Italie centrale (11-12 mars 1860) apaise le contentieux franco-sarde, mais il fragilise les États romains et la monarchie des Deux-Siciles et nourrit, outre-Manche, un train de rumeurs alarmistes sur l'éventuelle cession de la Sardaigne. Cette méfiance insulaire, comme les velléités interventionnistes russes et autrichiennes dans les affaires napolitaines, dictent une ligne attentiste dans les mois qui suivent l'expédition des *Mille* en mai 1860. Les massacres du Liban, qui éclatent le même mois, exigent également une très grande prudence. L'empereur restreint ainsi les effectifs et la durée d'une action militaire pour recevoir l'aval des grandes puissances avant la projection de la brigade d'Hautpoul.

Dans ces circonstances, qui entravent l'instrument militaire, la souplesse d'emploi, la discrétion et la mobilité de l'escadre lui donnent un rôle prééminent dans le règlement final de la question de l'unité italienne, durant le second semestre 1860, puis dans l'apaisement progressif du dossier libanais après le rapatriement des soldats français en juin 1861.

LES OBJECTIFS DE L'ENGAGEMENT NAVAL : UN FAISCEAU D'ENJEUX HUMANITAIRES ET POLITIQUES

Brutalement arrêté par l'armistice de Villafranca en août 1859, le processus d'unification italienne reprend dans les premiers mois de 1860 avec le soutien occulte de Napoléon III. Deux mois après le rattachement au Piémont de la Toscane et de l'Émilie (11-12 mars 1860), le débarquement des *Mille* à Marsala, en Sicile, précipite l'effondrement du royaume de Naples. Abandonnant aux insurgés son domaine insulaire, à l'exception de la citadelle de Messine, François II quitte sa capitale, le 6 septembre 1860, pour se retrancher à Gaète,

⁴⁵ E. Holt, *The making of Italy 1815-1870*, London, Macmillan, 1970, p. 218.

qui se rend aux forces piémontaises, le 13 février 1861, après le départ en exil du dernier roi Bourbon des Deux-Siciles. Au début de cette crise décisive, l'empereur des Français entend, par une exacte neutralité, regagner la confiance du Royaume-Uni, que l'autoritarisme et les faiblesses des Bourbon de Naples exaspèrent⁴⁶. Le déploiement de quatre vaisseaux dans le port de Naples, le 10 juin 1860, répond, en outre, à plusieurs enjeux proprement régionaux⁴⁷.

Dans un État miné par de vives tensions politiques et agraires, et dont les forces militaires semblent peu sûres, il s'agit, avec l'aide des Britanniques, de mettre à l'abri des troubles les résidents étrangers des principales villes du royaume : Naples, Palerme et Messine. Très rapidement, il apparaît que les violences frappent les campagnes siciliennes, mais épargnent les grands centres urbains où les comités garibaldiens et les agents du Piémont interdisent tout désordre grâce à la complicité des policiers, des magistrats et des notables napolitains et siciliens. Tranquillité précaire cependant, que brisent de soudaines paniques. Après les désordres qui agitent la population napolitaine dans la nuit du 13 au 14 août 1860, le contre-amiral Mundy et le vice-amiral de Tinan se concertent pour ramener l'ordre en jetant des compagnies de débarquement⁴⁸. Des mesures similaires sont également étudiées dès le départ de François II pour ne pas laisser la ville sans force de police dans la nuit du 6 au 7 septembre, alors que les Garibaldiens sont aux portes de Naples, où ils pénètrent le lendemain, prévenant ainsi de « grands désordres »⁴⁹.

Pour les Tuileries, il s'agit, en second lieu, de posséder un utile moyen de pression face à Garibaldi dont les visées anti-romaines consternent le gouvernement impérial, qui est alors prêt à employer l'instrument militaire pour mettre le Latium et Rome à l'abri de toute incursion⁵⁰. En immobilisant durant quatre mois dans le port de Naples cinq vaisseaux, dont le seul trois-ponts de la flotte, Napoléon III envoie un signal politique limpide aux diplomates sardes et britanniques. À la demande du gouvernement piémontais, le chargé d'affaires Elliot et le contre-amiral Mundy s'entretiennent sur l'*Hannibal* avec le chef de guerre niçois, le 10 septembre, et lui exposent, « à titre privé », les risques d'une confrontation franco-sarde qui suivrait automatiquement l'attaque de Rome ou de la Vénétie, sans, par ailleurs, laisser les Français ignorer ces conversations ni les efforts

46 Lynn M. Case, *Édouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, Paris, A. Pedone, 1976, p. 182 et 203.

47 Il s'agit du navire amiral (*Bretagne*) et de trois vaisseaux de l'escadre (*Eylau*, *Impérial* et *Redoutable*). Le *Donawerth*, qui avait rallié les eaux napolitaines un mois auparavant, est intégré à l'escadre. Le *Redoutable* et le *Donawerth*, qui sont détachés au Liban en juillet, sont relevés par deux vaisseaux, l'*Algésiras* et le *Saint-Louis*.

48 SHD, BB 4/784, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 14 août 1860 ; *ibid.*, Du même au même, 19 août 1860.

49 *Ibid.*, Du même au même, 8 septembre 1860.

50 L. M. Case, *Édouard Thouvenel et la diplomatie du Second Empire*, op. cit., p. 214-216.

britanniques pour contenir en Italie du Sud les bandes garibaldiennes⁵¹. Dans les derniers temps du royaume des Deux-Siciles, l'ambiguïté entoure néanmoins le déploiement d'une forte division devant Gaète. S'il cherche à ménager une issue honorable pour le roi François II, l'empereur ne se résout pas à imposer les termes d'un exil, mais assure un répit aux Napolitains en interposant de Tinan entre Gaète et la flotte sarde, ce qui conduit les différents protagonistes à se méprendre sur les objectifs français. Le même échec d'enjeux moraux et politiques dessine le cadre d'emploi de l'escadre au Liban durant l'été 1861.

236

Ce sont prioritairement des considérations humanitaires qui dictent, le 29 mai 1861, le détachement de trois vaisseaux dans la rade de Beyrouth, où de Tinan demeure cinq mois. Alors que la brigade d'Hautpoul s'appête à quitter le Liban, un fort déploiement naval, tant français que britannique, cherche à rassurer les populations maronites que le départ des soldats affole. Les objectifs politiques, élaborés de part et d'autre de la Manche durant le premier semestre 1860, sont toutefois prioritaires. Il s'agit d'empêcher l'exode des Maronites vers le littoral, et d'interdire ainsi la division ethnico-confessionnelle du Liban, que les autorités françaises condamnent. En détachant respectivement trois vaisseaux dans le port de Beyrouth en mai 1861, les gouvernements français et britannique affichent clairement leur engagement de stabiliser le Liban. En déployant, enfin, le même nombre de vaisseaux que l'Angleterre, le gouvernement impérial entend aussi préserver le « bénéfice » moral engrangé par l'expédition de 1860.

PROCÉDURES ET CONTRAINTES DES LONGUES MISSIONS DE PRÉSENCE

Le déploiement naval durant les crises de 1860-1861 suit une procédure bien rodée, qui attribue à chaque bâtiment ses missions politiques et tactiques.

Il s'agit, bien sûr, de maintenir les vaisseaux là où leur poids politique est le plus sensible : à Naples, capitale du Royaume des Deux-Siciles, et dans le port de Beyrouth, centre économique du Liban contemporain, où se trouvent concentrées les agences consulaires européennes. Ces grandes démonstrations servent également à masquer des orientations politiques que l'opinion publique et les cours continentales ne peuvent accepter. En octobre 1860, le départ de l'escadre de Naples et le stationnement d'une forte division devant Gaète, où s'est retranché François II, expriment hautement le refus impérial de reconnaître les nouvelles autorités garibaldiennes et piémontaises en Italie du Sud, alors même que Napoléon III a secrètement approuvé, en septembre 1860, l'invasion sarde du royaume de Naples.

51 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, op. cit., p. 237-247.

Le rassemblement des escadres obéit également à une motivation tactique. Seule la concentration des vaisseaux donne aux chefs d'escadre les moyens militaires dont ils ont besoin pour ramener énergiquement le calme dans ces ports. Le 18 août 1860, quatre jours après une tentative de coup de force dans la ville, de Tinan et Mundy conviennent de débarquer mille fusiliers marins et sept cents *marines* pour assurer la protection des missions et des consulats⁵². En mai 1861, les mille neuf cents soldats dont ces deux amiraux disposent leur donnent une force de police capable de garantir la sécurité des quartiers européens des principaux ports du Liban.

Les patrouilles navales et l'indispensable collecte des informations reposent sur une poignée de frégates à roues et d'avisos. Ces unités rapides assurent également des missions postales quand l'imminence d'une crise ou l'interruption des communications l'imposent. Dans les jours qui suivent le débarquement des *Mille* en Sicile, alors que leur succès reste incertain, la *Mouette* sert à porter le courrier entre Naples et Palerme. Nécessaires, les missions postales s'avèrent toutefois rares, les paquebots des compagnies de navigation à vapeur ayant tissé dans les années 1840-1850 une trame serrée de lignes transméditerranéennes auxquelles s'ajoutent les premiers réseaux télégraphiques aériens et sous-marins. Détaché en mission particulière sur les côtes méridionales de la Sicile, le commandant du *Prony* parvient à Messine le 16 juillet 1860 à 11 heures, rédige son rapport qu'il expédie, le jour même, par le paquebot de la ligne de Naples. Le détachement et l'immobilisation de l'escadre, ou d'une division, dans les eaux napolitaines et libanaises exigent enfin des mesures logistiques appropriées.

DES PROCÉDURES LOGISTIQUES EFFICACES

Si l'escadre anglaise peut s'appuyer sur la base de Malte, de Tinan, en juin 1860, ne trouve à Naples ni magasin ni charbonnier alors que les prix du charbon se sont envolés avec les achats massifs de la marine napolitaine⁵³. Les moyens logistiques sont également nuls au Liban quand, le 16 juillet 1860, une division navale, menée par le contre-amiral Jehenne, parvient à Beyrouth pour y préparer la venue du corps expéditionnaire. Quelques mesures de bon sens servent, dans les premiers temps, à constituer des réserves.

Le contre-amiral Jehenne reçoit ainsi l'ordre de ménager le charbon pour rallier le Liban ce qui lui laisse une autonomie de trois jours de marche, soit trente-cinq tonnes de combustible, qui lui permettent de rallier tous les ports

⁵² *Ibid.*, p. 216.

⁵³ SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 12 juin 1860.

syro-libanais et de ravitailler deux avisos rattachés à sa division⁵⁴. En liaison avec le préfet maritime de Toulon, les besoins logistiques sont ultérieurement assurés par l'envoi régulier de deux corvettes de charge, le *Bucéphale* et *La Ménagère*. Parvenant à Naples le 25 juin 1860, le *Bucéphale* complète les provisions de l'escadre qui dispose de deux mois de vivres⁵⁵. Le mois suivant, *La Ménagère*, revenue de Toulon avec des rechanges, laisse également deux cent quarante tonnes de charbon. Le 1^{er} août, le *Bucéphale* rallie ce port pour y déposer cent soixante-dix tonnes de combustible⁵⁶. Afin de faciliter, au meilleur coût, le ravitaillement des bâtiments surveillant l'état politique de la Sicile, des dépôts sont constitués à Messine où mille cent tonnes sont entreposées en juillet 1861⁵⁷.

MAINTENIR À L'ESCADRE SON NIVEAU D'EXCELLENCE, EN DÉPIT DES EXIGENCES POLITIQUES

238

Le nombre restreint des excellents gabiers et des quartiers-mâîtres chevronnés, ainsi que le système de levée permanente, limitent la valeur proprement navale des équipages où les gens de mer représentent de 40 à 50 % des recrues. Dans ces conditions, les manœuvres d'escadre, que les vaisseaux conduisent sous le regard de leur chef, sont essentielles pour maintenir au plus haut niveau le fer de lance de la Marine.

Au grand dépit de Le Barbier, qui ne tente pas de dissimuler son exaspération, les exercices sont évidemment interrompus par les « exigences politiques » au début de l'été 1860⁵⁸. Après le retour tardif sur Toulon, en février 1861, de Le Barbier de Tinan, l'escadre subit d'importantes réparations. À peine engagée dans la rade des îles d'Hyères, la saison des manœuvres est interrompue par la relève du corps expéditionnaire qui nécessite l'immobilisation de trois vaisseaux, de juin à octobre 1861. Le très haut degré de discipline, l'enseignement des écoles d'application, et quelques procédures, communes aux grandes marines de guerre, suffisent largement à maintenir un très honorable niveau pour une escadre « de paix ». S'il doit conserver ses vaisseaux dans la rade de Beyrouth, de Tinan les détache régulièrement, l'un après l'autre, croiser au large et s'entraîner au canonage⁵⁹. En rade, les équipages, que l'on veut préserver des fortes chaleurs, manœuvrent à l'ancre tôt le matin, avant les exercices de mousqueterie et les cours théoriques. Les commentaires acerbes qui ponctuent les rapports

54 SHD, BB 4/784, Contre-amiral Jehenne au ministre de la Marine, 17 juillet 1860.

55 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 26 juin 1860.

56 SHD, BB 4/784, Du même au même, 4 août 1860.

57 SHD, BB 4/790, Le commandant du *Solon* au ministre de la Marine, 14 juillet 1861.

58 SHD, BB 4/797, Vice-amiral Le Barbier de Tinan, *Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1861*, 6 décembre 1861.

59 *Ibid.*

d'inspection du vice-amiral de Tinan ne doivent donc pas être pris au pied de la lettre. Toutes les sources, françaises et britanniques, rapportent l'exécution assurée et impeccable des manœuvres, ainsi que l'excellente tenue des navires et des équipages, tout particulièrement au Liban, où la discipline des marins tranche avec les scènes de beuverie qui suivent le débarquement des soldats du général Beaufort d'Hautpoul⁶⁰.

DE TINAN ET LA POLITIQUE MÉDITERRANÉENNE DE NAPOLÉON III : UN ACTEUR AMER ET CRITIQUE

Le spectacle de l'agonie du royaume des Deux-Siciles et la relève du corps expéditionnaire de Syrie n'ont pas laissé indifférent de Tinan dont la correspondance privée, partiellement publiée, mais également ses rapports politiques, ses doléances et ses silences permettent d'appréhender l'amertume et l'indignation que lui inspirent les orientations et les inflexions de la politique impériale dans ces deux affaires.

L'AGONIE DU ROYAUME DES DEUX-SICILES : UNE MONARCHIE TRAHIE ET ABANDONNÉE

Parvenant à Naples, le 10 juin 1860, un mois après le débarquement en Sicile des Garibaldiens, le 11 mai 1860, de Tinan trouve un régime désesparé, dont les protecteurs attirés, la Russie et l'Autriche, sont incapables, après les guerres de Crimée et d'Italie, de lui venir en aide. Au terme de durs combats, les forces napolitaines évacuent Palerme, le 6 juin, conservent une garnison dans la citadelle de Messine, mais se replient sur la péninsule à la fin du mois de juillet. Bien vite, de Tinan et ses subordonnés pressentent l'agonie du royaume de Naples⁶¹.

Sans originalité, leurs rapports en exposent les causes profondes : un monarque de 26 ans, couronné l'année précédente, « sans expérience des hommes ni des affaires », mal conseillé et qui, trop tardivement, met en œuvre des réformes pour juguler une insurrection, que son armée, mal commandée, ne parvient pas à étouffer⁶². Sans lui manifester la moindre sympathie, de Tinan reconnaît également à Garibaldi l'audace et le coup d'œil d'un authentique chef de guerre, qui sait choisir et fortifier ses positions et les points de débarquement de ses partisans⁶³.

60 R. Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution*, *op. cit.*, p. 359.

61 SHD, BB 4/783, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 26 juin 1860.

62 SHD, BB 4/784, Du même au même, 14 août 1860.

63 *Ibid.*, Du même au même, 31 juillet 1860.

À la tristesse de voir un jeune roi perdre son trône s'ajoutent bien vite l'amertume et l'indignation. Amertume de voir un État aussi vénérable s'effondrer devant une coalition de paysans et de guérilleros, dont les moyens logistiques et navals sont dérisoires. En outre, l'inaction de la marine de guerre napolitaine interdit tout sursaut. Alors que le franchissement du détroit de Messine est décisif, la division napolitaine se borne ainsi à croiser au large des positions littorales des Garibaldiens, sans même inquiéter leurs préparatifs. « On n'a pas idée d'une apathie pareille » s'étonne et s'indigne de Tinan, le 10 juillet. « Des frégates et corvettes à voiles, des avisos à vapeur croisent continuellement en rade de Naples et ils laissent la mer libre à des entreprises aussi hasardeuses que celles qui sont tentées par ces bâtiments de transport⁶⁴ ». En août, les rapports stigmatisent la trahison de la marine des Deux-Siciles, une accusation qui est régulièrement reprise les semaines suivantes. Le départ du roi vers la rade de Gaète, que ses forces navales refusent de rallier, le 6 septembre 1860, suscite ainsi cette philippique : « Ce corps qui s'est couvert d'une honte ineffaçable en donnant le premier l'exemple de la désertion, a fini cette guerre comme il l'avait commencée, par l'oubli de tout sentiment du devoir et de l'honneur »⁶⁵. Si le retournement de la marine napolitaine ne fait aucun doute, les motivations en sont moins ignobles que ne le donne à penser de Tinan. Les officiers napolitains, largement gagnés au projet piémontais d'unification italienne, entendent, par leur passivité, précipiter ce processus qui préserve les populations urbaines des misères de la guerre, conjure le spectre de l'anarchie républicaine, et garantit, il est vrai, leur transfert dans la future marine italienne. Des considérations bien similaires, aurait pu rétorquer un de ces officiers, n'avaient-elles pas conditionné l'attentisme de la marine française en 1830, comme en 1848 ? Pour courte qu'elle soit, la thèse de la trahison navale napolitaine est une explication moralement et politiquement satisfaisante. Elle permet d'entourer d'un halo dramatique la chute d'un régime policier à l'agonie, dont les grandes fautes sont ainsi comme purifiées par cette désertion générale. Elle se prête bien, en outre, aux propos les plus habituels sur la légèreté méridionale et la servilité des Napolitains. La thèse de la trahison est acceptée d'autant plus facilement que la neutralité des puissances engagées dans le règlement de la question italienne connut des applications très diverses.

L'hostilité bien connue de l'opinion anglaise au royaume des Deux-Siciles alimente inévitablement, au sein de l'escadre, les accusations d'ingérence pro-garibaldienne. Le commandant du *Prony* rapporte, avec aigreur, les motivations (pseudo-) humanitaires que le contre-amiral Mundy avait avancées pour arrêter

⁶⁴ *Ibid.*, Du même au même, 10 juillet 1860.

⁶⁵ *Ibid.*, Du même au même, 8 septembre 1860.

le bombardement de Palerme en mai 1860. En janvier 1861, le commandant du *Solon* stigmatise la complicité britannique dès le débarquement des *Mille* à Marsala. Loin de reprendre ces propos (convenus) sur la fourberie anglaise, de Tinan loue avec raison la prudence de Mundy. L'attentisme anglais, tout particulièrement dans les premières semaines de l'insurrection napolitaine, ne fait en effet guère de doute. Pro-sarde, mais hostile à toute aventure révolutionnaire ou irrédentiste, l'Angleterre demeure attachée, comme la France, à une neutralité globale, dont sont néanmoins exclus les protagonistes les plus exposés, Garibaldi et ses principaux lieutenants, que l'on devrait exfiltrer en cas d'échec. Ingérence bien relative et d'autant plus acceptable que les unités françaises déployées en Sicile ont alors reçu l'ordre d'embarquer les notables légitimistes et les jésuites menacés par la révolution. Trop ouverte et trop efficace, la politique de subversion des Sardes indigne en revanche passablement de Tinan qui la dépeint sous les traits d'une conjuration d'opéra. L'escadre piémontaise, écrit-il le 19 août 1860, « envoie à terre de nombreux permissionnaires ; les rues et les places sont pleines de bersaglieri dans leur costume original, et le sabre aux côtés. Ils fraternisent avec la garde nationale et font de la propagande à ciel ouvert »⁶⁶.

L'amertume qui transparaît dans les rapports de Tinan, culmine dans les derniers instants du royaume des Deux-Siciles, quand ses instructions le placent dans une position si délicate qu'il n'est pas loin de la juger inappropriée, pour ne pas dire indigne d'un grand pays et de sa Marine. Résigné en septembre à voir disparaître le royaume des Deux-Siciles, Napoléon III ne croit pas toutefois devoir reconnaître l'intervention militaire sarde en Italie centrale et méridionale, dont les premières victimes sont les troupes pontificales. Le blocus sarde de Gaète amène, le 17 octobre, le déploiement devant la citadelle napolitaine d'une petite escadre menée par de Tinan. Les instructions impériales donnent en outre à de Tinan l'ordre d'empêcher le blocus étroit de la citadelle et toute offensive navale contre Gaète⁶⁷. Dans l'esprit de Napoléon III et de son ministre des Affaires étrangères, Édouard Thouvenel, il s'agit de gagner du temps et de ménager une sortie honorable au monarque Bourbon, en lui évitant une capitulation. Inévitablement, alors que les semaines passent, la division navale française et son chef sont associés au dispositif de défense napolitain. Pour les protagonistes de cette crise et, bientôt, pour les chancelleries européennes, cette flotte, que rejoint une division espagnole, est l'ultime rempart de la monarchie des Deux-Siciles. À la fin du mois d'octobre, la détérioration brutale des affaires militaires napolitaines place de Tinan dans une situation redoutable où l'interprétation littérale de ses instructions précipiterait la fin de la lutte.

⁶⁶ *Ibid.*, Du même au même, 19 août 1860.

⁶⁷ *Ibid.*, Du même au même, 19 octobre 1860.

Abandonnant la ligne du Vulturne, les troupes napolitaines se retranchent, le 27 octobre, derrière le Garigliano, à une dizaine de kilomètres de Gaète, en exposant la citadelle aux feux de l'artillerie de siège piémontaise. Consterné par ce repli, qui annonce un nouveau décrochage, de Tinan entoure Gaète d'une zone neutralisée qui s'étend jusqu'à l'embouchure du Garigliano, où il maintient quelques heures quatre bâtiments, en menaçant d'engager le combat si les unités de Persano viennent à croiser au nord de ce fleuve. Pour justifier ces mesures, de Tinan avance la nécessaire protection de son escadre, laquelle, immobilisée devant Gaète, va inévitablement se trouver entre les bâtiments piémontais et la citadelle. Sans doute faut-il aussi voir dans ce coup d'arrêt l'exaspération d'un marin, ouvertement attaché à la personne de François II, et bien décidé à faire payer aux Sardes un certain nombre de procédés déplaisants.

242

Quoi qu'il en soit, l'extension du périmètre de sécurité dans un large rayon au nord comme au sud de la citadelle place désormais la France dans une position d'ingérence active puisqu'elle ménage aux forces napolitaines un répit, ce qui suscite la hargne des Sardes et les vives critiques des Britanniques⁶⁸. Furieux, Thouvenel sort la Marine de cet imbroglio. Le 3 novembre, de Tinan ramène l'escadre devant Gaète, et reçoit l'ordre, le 11 décembre, de quitter cette rade au début du mois de janvier 1862. Nécessaire et judicieuse, cette inflexion finale de la politique napolitaine accable de Tinan qui, mortifié, comprend enfin les objectifs réels de l'empereur. Plus grave, son initiative chevaleresque du 27 octobre s'est retournée contre les Napolitains qui, soudainement privés de toute protection navale sur le Garigliano, ont retraité vers Gaète par une route littorale sous les feux – volontairement ? – imprécis des Sardes⁶⁹. Ce repli, qu'il a malencontreusement précipité, l'avance des Piémontais, leur canonnade enfin navrent ce marin, témoin de l'agonie d'une monarchie malheureuse, si souvent trahie, et désormais abandonnée par ceux qui croyaient en être les derniers défenseurs.

LA RELÈVE NAVALE DU CORPS EXPÉDITIONNAIRE DU LIBAN.

En parvenant dans la rade de Beyrouth à la fin du mois de mai 1861, Le Barbier de Tinan y trouve une situation politique et humanitaire incertaine. La présence militaire turque ainsi que la nomination d'un gouverneur chrétien sur le Mont-Liban semblent prévenir, il est vrai, de nouvelles violences. En revanche, la relève du corps expéditionnaire, au début du mois de juin, alimente l'angoisse des Maronites, lesquels, après avoir enduré en deux décennies trois vagues de

68 *Ibid.*, Vice-amiral Persano au vice-amiral Le Barbier de Tinan, 30 octobre 1860.

69 *Ibid.*, Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 3 novembre 1860.

massacres, sont divisés en factions rivales et quasi désarmées. À la différence des affaires napolitaines, marquées par l'ambiguïté de la politique impériale, le règlement naval de la question libanaise, défini en concertation avec les partenaires anglais, est maintenu sans déviation. Il s'agit d'une démonstration de force menée pour restaurer la confiance des Maronites, encourager le succès des réformes administratives, et répliquer énergiquement à toute manœuvre druzo-ottomane, par ailleurs improbable.

Dès le départ du corps expéditionnaire (10-15 juin), Le Barbier de Tinan s'efforce de relever le courage des chrétiens de la Montagne en organisant de nombreuses « promenades », comme celles que le contre-amiral Jehenne avait menées durant l'automne 1860. Les états-majors des vaisseaux visitent ainsi, en grand arroi, Deir-el-Kamar (*Fontenoy* et *Bretagne*), les environs de Beyrouth (*Redoutable*), Saïda et ses alentours, mais aussi Damas (*Fontenoy*) et les hauts lieux de la chrétienté d'Orient : le Mont Thabor, Nazareth et Jérusalem. Parallèlement, les chefs bédouins de Galilée, qui avaient protégé les chrétiens, sont invités à visiter les bâtiments de l'escadre, reçoivent des armes et sont couverts d'honneurs. En cas de troubles, des instructions ministérielles autorisent le déploiement des compagnies de débarquement pour mettre à l'abri les chrétiens arabes des villes du littoral. Les moyens anglo-français sont alors importants : huit vaisseaux, mille neuf cents hommes (fusiliers marins et *marines*), et de l'artillerie de campagne.

En dépit de ces mesures, le ton général de la correspondance de Le Barbier et de ses subordonnés est amer et inquiet dans les semaines qui suivent la relève du corps expéditionnaire. Les rapports expriment la déception d'avoir facilité la reprise en main ottomane du Liban, sans avoir pu venger les Maronites par de spectaculaires représailles. La paix peut-elle être durable ? Les marins demeurent trop prisonniers des préjugés qu'ont entretenus quatre décennies de campagnes en Afrique du Nord pour le croire. Incomplète, la répression turque n'a pas abattu « l'insolence » des musulmans, que le moindre incident peut déchaîner⁷⁰. Un mois après le départ des troupes françaises, le vice-amiral Le Barbier de Tinan expose l'accablement des Maronites de Saïda et de Soûr, victimes de violences à quelques encablures de ses bâtiments : « Le fanatisme turc [...] laisse, malgré la volonté de Fuad et la présence des escadres, s'échapper de Beyrouth même de sinistres lueurs », écrit-il le 30 juin⁷¹. Les croisières et le détachement de stationnaires n'offrent, nul ne l'ignore, aucune sécurité au-delà de quelques ports où des compagnies débarquées peuvent défendre les enclaves consulaires. Que la France puisse de nouveau jeter

70 SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 20 avril 1861 ; Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 16 juin 1861, dans Camille de La Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, Paris, A. Picard, 1921, p. 282.

71 *Ibid.*, Du même au même, 30 juin 1861, p. 291.

des troupes au Levant suppose l'accord des Grandes Puissances et d'inévitables délais. Dans ces circonstances incertaines, des solutions radicales, qui sont sans doute l'écho de conversations informelles, sont avancées.

244 Frappés par la diffusion rapide du français, qui supplante alors l'italien, les marins dessinent la figure d'une France levantine, façonnée par des missionnaires patriotes qui assurent lentement le relèvement moral des Maronites⁷². Comme leur chef, les capitaines de vaisseau La Roncière Le Noury et de La Grandière exaltent ainsi la fermeté d'un de ces Français de cœur, Bey Karam, « homme honnête, vrai, énergique, intelligent »⁷³, qualités que les Européens du XIX^e siècle considèrent comme leur apanage moral. Pour ces raisons, une solution de force fascine certains officiers, comme elle enthousiasme les essayistes qui croient dans le destin étatique du Liban maronite, première étape d'une métamorphose de l'Asie ottomane en Asie chrétienne⁷⁴ : « Mieux vaut qu'elle [la France] y fonde largement son influence militaire à côté de son influence morale », suggère Le Barbier, que navre la précarité des Maronites. « Si nous voulons prévenir ces malheurs, appuyons donc ceux des chrétiens qui peuvent lutter de force matérielle contre les musulmans »⁷⁵.

Bien vite, ces rêveries s'apaisent. Rapidement arrêtée, mais fort bien ciblée, la répression menée par Fouad Pacha a confiné durablement les Druzes, les clans musulmans comme les Maronites, dans une sujétion sans précédent, ce que Le Barbier de Tinan finit par admettre avant son départ, le 17 octobre 1861⁷⁶. Le mois suivant, le capitaine de vaisseau de La Grandière, qui a repris la direction de la station navale des côtes de Syrie, note la satisfaction générale qui entoure la réorganisation du Liban. Si l'absence d'une force régulière indigène lui paraît une faiblesse, le commandant du *Mogador* souligne en 1862 l'intérêt que le gouverneur arménien, Fouad Pacha, porte à cette question, dénouée deux années plus tard quand les Ottomans autorisent la création d'une petite force de gendarmerie de quatre cents hommes sous commandement maronite, dont l'encadrement est alors confié à des militaires français⁷⁷.

Le commandement de l'escadre d'évolutions marque l'apogée de la carrière de l'amiral Le Barbier de Tinan. Après son temps de commandement en

72 *Ibid.*, Du même au même, 18 juillet 1861, p. 305.

73 SHD, 17 GG 2/1, Capitaine de vaisseau de La Roncière le Noury, été 1861.

74 SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière, *Mémoires sur la Syrie*, 23 janvier 1861 ; Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 30 juin 1861, dans C. De la Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, *op. cit.*, p. 291-292.

75 Vice-amiral Le Barbier de Tinan au ministre de la Marine, 30 juin 1861, dans C. De la Rochemonteix, *Le Liban et l'expédition française de Syrie*, *op. cit.*, p. 293.

76 *Ibid.*, Du même au même, 9 octobre 1861, p. 340.

77 SHD, BB 4/791, Capitaine de vaisseau de La Grandière au ministre de la Marine, 7 novembre 1861 ; *ibid.*, Le même au même, 3 mars 1862.

Méditerranée (février 1860-février 1862), il retrouve, à 59 ans, ses fonctions au sein du Conseil de l'Amirauté. Rejoignant les cadres de Réserve en 1868, il n'exerce plus aucune fonction, avant son décès, le 18 décembre 1876.

Ces années 1860-1862 marquent également la fin d'une brillante décennie durant laquelle, par un engagement militaire et naval très soutenu, Napoléon III a fait de la France l'arbitre des grandes affaires méditerranéennes. Position supérieure certes, mais que le Royaume-Uni ne pouvait laisser évoluer vers une situation d'hégémonie. Cette limite forme la trame générale des entraves diplomatiques et navales qui gênent, voire paralysent, l'action des forces armées françaises en Italie comme en Méditerranée orientale. S'il ressent les effets de ces embarras, de Tinan exprime également une tristesse plus profonde : celle de voir disparaître, dans leurs derniers éclats, tout à la fois un univers naval multiséculaire, dont les valeurs sont menacées par la mécanisation, et l'une des dernières monarchies absolutistes d'Europe, dont l'immobilisme politique et le conservatisme social avaient su préserver ses sujets des effets les plus néfastes de la modernité : le désordre démocratique et la brutalité fiscale des États « progressistes ». Le drame de *Le Barbier de Tinan* fut d'avoir été, à la tête de l'escadre d'évolutions, le témoin et l'acteur bien involontaire de cette double disparition.

ANNEXE I

L'escadre d'évolutions en 1860

L'escadre en janvier 1860	Types et catégories	Classement des manœuvres sous voiles	Consommation en charbon pour une vitesse inférieure à 10 nœuds	Fonctionnement des machines
<i>Algésiras</i>	Vaisseau rapide	7	1	1
<i>Bretagne</i>	Vaisseau rapide	3	8	3
<i>Arcole</i>	Vaisseau rapide	1	9	5
<i>Redoutable</i>	Vaisseau rapide	2	7	4
<i>Alexandre</i>	Vaiss. allongé	6	10	10
<i>Eylau</i>	Vaiss. allongé	8	2	2
<i>Donawerth</i>	Vaisseau mixte	4	3	6
<i>Saint-Louis</i>	Vaisseau mixte	5	4	7
<i>Foudre</i>	Frégate à hélice	10	5	9
<i>Impératrice Eugénie</i>	Frégate à hélice	9	6	8

Classement établi par le vice-amiral Desfossés.

Source : BB 4/783, *Inspection générale de 1859. Rapport d'ensemble*, 1^{er} janvier 1860

L'escadre en janvier 1861	Types et catégories	Manœuvre	Appareils moteurs	Consommation entre Hyères et Naples (en tonnes de charbon)
<i>Algésiras</i>	Vaiss. rapide	-	-	77
<i>Bretagne</i>	Vaiss. rapide	satisfaisante	-	146,7
<i>Redoutable</i>	Vaiss. rapide	-	Travaux d'amélioration et modification des procédures de chauffage	112,6
<i>Impérial</i>	Vaiss. rapide	satisfaisante	<i>idem</i>	113,9
<i>Alexandre</i>	Vaiss. allongé	satisfaisante	-	168
<i>Eylau</i>	Vaiss. allongé	satisfaisante	-	140
<i>Fontenoy</i>	Vaiss. allongé	-	-	-
<i>Donawerth</i>	Vaiss. mixte	-	-	99
<i>Saint-Louis</i>	Vaiss. mixte	satisfaisante	-	109
<i>Foudre</i>	Frég. à hélice	médiocre	-	-

Tableau d'après les indications du vice-amiral Le Barbier de Tinan.

Source : BB 4/786, *Vice-amiral Le Barbier de Tinan, Rapport d'ensemble sur l'Inspection générale passée en 1860*, s.d. (octobre-novembre 1860)

SOURCES ET BIOGRAPHIE

I. SOURCES ARCHIVISTIQUES SUR LE VICE-AMIRAL LE BARBIER DE TINAN ET L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS (1860-1862)

1. Au Département Marine du Service Historique de la Défense, Vincennes

Sous-série BB 3, Correspondance à l'arrivée. Lettres reçues

- 720 : Toulon. Préfecture maritime. (1860).
 721 : Ministres (1860). Algérie, colonies, Affaires étrangères.
 722 : Colonies, consuls (1861).
 723 : Préfets maritimes (1861).
 724 : Ministres (1861). Affaires étrangères, Finances, Guerre.
 728 : Préfets Maritimes (1862).
 729 : Ministres (1862).

Sous-série BB 4, Campagnes

- 781 : Révolution d'Italie (1859-1861).
 782 : Cabinet du ministre (1860). Section des Mouvements.
 783 : Escadre d'évolutions. Lettres des vice-amiraux Romain Desfossés et Le Barbier de Tinan (22 février-30 juin 1860).
 784 : Escadre d'évolutions. Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (3 juillet-29 décembre 1860).
 786 : Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (septembre 1860).
 790 : Campagnes (1860-1862). Révolution d'Italie.
 791 : Expédition de Syrie (1860-1863).
 795 : Première Division. Mouvements de la Flotte. Escadre d'évolutions (4 janvier-27 novembre 1861).
 796 : Escadre d'évolutions. Lettres du vice-amiral Le Barbier de Tinan (janvier 1861-février 1862).
 797 : Campagnes 1861. Escadre d'évolutions (rapports).
 800 : Division navale du Levant. Lettres du contre-amiral Touchard (*Zénobie*). 29 janvier 1861-4 septembre 1863.

811 : Première Division de la Flotte. 2nd Bureau. Mouvements (1862). Lettres au vice-amiral Le Barbier de Tinan, au vice-amiral Rigault de Genouilly (4 janvier-3 décembre 1862).

Sous-série CC 7, Dossiers

Alpha 685 : Joseph-Romain Desfossés (dit Romain-Desfossés) (8 décembre 1798-24 octobre 1864).

Alpha 1011 : Gicquel des Touches, Albert-Auguste (10 avril 1818-18 mai 1901).

Alpha 1240 : Jehenne Aimable-Constant (11 septembre 1799-29 mai 1863).

Alpha 1306 : Labrousse, Nicolas-Hippolite (17 juillet 1807-22 août 1871).

Alpha 1379 : La Roncière Le Noury, Camille-Adalbert, (31 octobre 1813-14 mai 1881).

Alpha 1411 : Le Barbier de Tinan, Marie-Charles-Adelbert (30 août 1803-19 décembre 1876).

Alpha 1908 : Pâris, François-Edmond (2 mars 1806-8 avril 1893).

248

Sous-série 8DD 1, Plans des Bâtiments

Algésiras (L) vaisseau : 8DD¹ 21/5 / 1 MI 459 et 8DD¹ 21/5.

Alexandre (L), vaisseau : 8DD¹ 21/1.

Bretagne (La) vaisseau : 1849-1881 : 8DD¹ 21/11 ; 8DD 1/18 n° 7 / 1 MI 458 (80 à 85).

Donawerth (Le), vaisseau : 8DD¹ 18/9 -1 MI 458 (41 à 44) et 8 DD¹ 21/15-1 MI 459 (16 à 17).

Eylau (L), vaisseau : 8DD¹ 21/20- 22 voir 1 MI 459 (318).

Prony (Le), corvette à roues : 8DD¹ 126/11 voir 1 MI 460 (218 à 221).

Descartes (Le), frégate à roues : 8DD¹ 18/23 ; 8 DD¹ 24/24 voir 1 MI 459.

Redoutable (Le), vaisseau : 8 DD1 22/14.

Zénobie (La), frégate à hélice : 8 DD¹ 23/28 ; 8 DD¹ 23/30 voir 1 MI 459.

Roland (Le), corvette à vapeur : 8 DD¹ 25/48.

Sous-série GG2, Fonds Privés

4 GG2 : Fonds privés de l'amiral Le Barbier de Tinan (un carton). Papiers. Affaires de Grèce (1852-1855), station navale du Levant ; guerre de Crimée.

17 GG2 (1 ; 4) : Vice-amiral La Roncière Le Noury (1813-1881). Division navale du Levant (1859-1861) ; Syrie (1861).

2. Aux Archives nationales britanniques (National Archives, Kew)

Les archives consulaires et navales britanniques sont d'une grande richesse. On consultera le fonds ADM 1 (*in-letters*), ADM 121 (*Mediterranean Station*) et les fonds FO (*Foreign Office*) relatifs aux affaires de Sicile et de Naples (FO 70 *Sicily and Naples* ; FO 43 *Italian States*, FO 45 *Italy*) comme aux affaires religieuses

dans l'empire ottoman (FO 78/2437 *Protection of Christians* 1856-1857). On n'oubliera pas les archives Russell, alors chef du *Foreign Office* (PRO 30/22/88)

II. SOURCES IMPRIMÉES

Camille De la Rochemonteix (s.j), *Le Liban et l'Expédition française en Syrie (1860-1861)*. *Documents inédits du général A. Ducrot*, Paris, A. Picard, 1921.

Arthur, vicomte de La Guernonnière, *La France, Rome et l'Italie*, Paris, Dentu, 1861.

Marquis de La Rochejacquelein, *L'Unité de l'Italie est-elle un danger pour la France ?*, Paris, Dentu, 1862.

Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique, Canada, États-Unis, Havane, Rio de la Plata*, Nouvelle édition, Paris, Plon, 1881, 2 vol.

Sir Rodney Mundy, *HMS « Hannibal » at Palermo and Naples during the Italian Revolution, 1859-1861*, London, J. Murray, 1863.

Joseph-Eugène Souville (capitaine de frégate), *Mes Souvenirs maritimes (1837-1863)*, Paris, Perrin, 1914.

Edmond Texier, « Le vice-amiral Le Barbier de Tinan, commandant l'escadre de Syrie », *L'Illustration*, 8 juin 1861, p. 354.

