
Histoire de la guerre (XIX^e-XX^e siècles) : pensée stratégique et cultures militaires

Martin Motte



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/ashp/2663>

DOI : [10.4000/ashp.2663](https://doi.org/10.4000/ashp.2663)

ISSN : 1969-6310

Éditeur

Publications de l'École Pratique des Hautes Études

Édition imprimée

Date de publication : 1 septembre 2018

Pagination : 306-308

ISSN : 0766-0677

Référence électronique

Martin Motte, « Histoire de la guerre (XIX^e-XX^e siècles) : pensée stratégique et cultures militaires », *Annuaire de l'École pratique des hautes études (EPHE), Section des sciences historiques et philologiques* [En ligne], 149 | 2018, mis en ligne le 05 juillet 2018, consulté le 08 juillet 2021. URL : <http://journals.openedition.org/ashp/2663> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/ashp.2663>

HISTOIRE DE LA GUERRE (XIX^e-XX^e SIÈCLES) PENSÉE STRATÉGIQUE ET CULTURES MILITAIRES

Directeur d'études : M. Martin MOTTE

Programme de l'année 2015-2016 : *La notion de puissance maritime* (suite).

Au cours de l'année 2015-2016, la conférence a essentiellement porté sur la pensée navale britannique, dont les origines avaient déjà été explorées en 2014-2015 à travers les écrits de John Dee, Francis Bacon et Walter Raleigh. On s'est cette fois intéressé à l'âge d'or que constituent les dernières décennies du XIX^e siècle et le début du XX^e. Il s'est d'abord agi de cerner les acteurs du débat naval, qui ne se limitent nullement aux théoriciens issus de la *Royal Navy* (les frères Colomb, Sir Reginald Custance, etc.) ou accrédités par elle (Corbett notamment), mais incluent des passionnés de technologie (dont l'étonnant Fred T. Jane, sorte de Jules Verne britannique et pionnier du *wargame*) et des penseurs terrestres venus à la chose navale par le biais des questions coloniales : c'est notamment le cas du major général Charles E. Callwell, bien connu comme théoricien des « petites guerres » mais qui s'est également intéressé aux opérations amphibies et à ce qu'on n'appelait pas encore la géostratégie maritime. Le constat est le même lorsqu'on passe des théoriciens aux institutions. Le *Naval Intelligence Department* ou le *Royal Naval War College* ne sont nullement les seules enceintes où l'on débat de stratégie navale et maritime : le *Committee of Imperial Defence*, le *Royal Colonial Institute* ou la *Royal United Services Institution* jouent un rôle capital.

L'opinion publique, prise en main par la *Navy League*, a elle aussi été un acteur à part entière du débat naval ; c'est chose connue depuis longtemps déjà, mais dont l'étude, sous l'impulsion de Jan Rüger notamment, s'est déplacée ces derniers temps du côté de l'histoire culturelle. Sur ce chapitre, nous avons privilégié une approche iconographique partant du *National Armada Memorial* de Plymouth, monument commencé en 1888 pour commémorer le 300^e anniversaire de la défaite de l'Armada espagnole. Sa symbolique combine des références antiques (Britannia reprenant les attributs d'Athéna afin d'arrimer la thalassocratie britannique à la thalassocratie athénienne) et protestantes (reprise sur le socle d'un psaume célébrant l'engloutissement des ennemis d'Israël, qui préfigure bien sûr l'Angleterre). D'autre part, ce monument fut inauguré le 21 octobre 1890, jour du 85^e anniversaire de Trafalgar, et la Britannia qui y figure rappelle fortement celle qui, dans un célèbre tableau peint en 1806 par Benjamin West, reçoit de Neptune lui-même le cadavre de Nelson cependant qu'Athéna lui remet le trident du dieu. Ce télescopage entre les victoires de 1588 et 1805 accrédite l'idée que l'Angleterre fut de tout temps maîtresse des mers. L'historiographie navale scientifique, à laquelle John Knox Laughton donnait à la même époque ses lettres de noblesse, pratiquait elle-même ce genre de « concordance des temps », à preuve le premier volume d'archives maritimes publié par la *Navy Records Society* en 1894 : alors qu'il est consacré à la Grande Armada, sa couverture s'orne

du *Gold Noble*, monnaie d'or frappée en 1344 pour célébrer la victoire de la flotte d'Édouard III sur la flotte française à la bataille de l'Écluse, quatre ans plus tôt...

Au total, les documents textuels ou iconographiques étudiés cette année confirment une tendance observée dès l'ère élisabéthaine : la stratégie navale et maritime d'outre-Manche est indissociable d'une stratégie générale intégrant étroitement diplomatie, économie et usage de la force sous ses trois aspects terrestre, naval et – en fin de période tout au moins – aérien, comme on le voit notamment chez le major général George Gray Aston, auteur en 1914 de *Sea, Land and Air Strategy*. Elle s'accompagne d'une construction identitaire associant l'Angleterre et le *Sea Power*.

Enfin, quelques séances ont été consacrées à d'autres thèmes : un compte-rendu des travaux menés sur l'histoire de la piraterie par Michèle Battesti et ses collaborateurs d'une part, d'autre part l'analyse de textes peu connus en France mais fondamentaux pour comprendre l'implication des États-Unis dans le Pacifique, *The Valor of Ignorance* d'Homer Lea (1909) et les écrits d'Earl Hancock Ellis, notamment *Operations Plan 712: Advanced Base Operations in Micronesia* (1921).

La conférence de 2015-2016 a été suivie par deux étudiants de master et une quinzaine d'auditeurs libres. Une vingtaine de stagiaires de l'École de guerre étaient en outre inscrits en master à l'EPHE, dont la plupart ont soutenu avec succès.

Programme de l'année 2016-2017 : *Les théoriciens français de la puissance maritime au XIX^e siècle*.

L'année 2016-2017 a été principalement consacrée à la pensée navale française. En 2014-2015, on s'était penché sur des auteurs de la première moitié du XIX^e siècle, notamment le baron Malouet, l'amiral Barbier de La Serre, l'amiral Jean Grivel et l'enseigne de vaisseau de Lapeyrouse-Bonfils, qui avaient tous influencé Mahan à un titre ou à un autre. Il s'agissait cette fois-ci de prolonger l'enquête en amont, c'est-à-dire de voir ce que ces auteurs devaient à des penseurs plus anciens. Deux de ces penseurs apparaissent fréquemment sous leurs plumes, l'abbé Raynal et Montesquieu, eux-mêmes tributaires du père Fournier, auteur en 1643 d'une remarquable *Hydrographie*. Pour sa part, le chevalier de Razilly n'eut qu'une influence indirecte, car si son mémoire de 1626 adressé à Richelieu marqua beaucoup le Cardinal, il ne fut édité qu'en 1886. Enfin Claude de Seyssel, auteur en 1519 de la *Grande Monarchie de France*, apparaît comme l'ancêtre de cette école française de stratégie maritime et navale.

Il n'était pas question d'insister outre mesure sur Richelieu, très connu ; de même, on est passé rapidement sur Montesquieu, dont les écrits sur la mer ont été bien étudiés par Guillaume Barrera ; l'étude de Raynal, quant à elle, n'a pu être menée à bien cette année. Les trois autres auteurs, en revanche, ont retenu toute notre attention. Contemporain des guerres d'Italie, Seyssel envisage la puissance maritime comme étant d'abord un moyen de projection des forces terrestres ; sans ignorer son volet économique, il ne lui donne pas la première place mais le subordonne aux aspects politico-stratégiques de la maîtrise de la mer – ce qui sera encore le cas dans le

testament politique de Richelieu. Sur ce point, le Cardinal ne semble pas avoir pleinement retenu la leçon de Razilly, très attentif aux données économiques, comme après lui le père Fournier. Il est remarquable que cette ouverture à l'économie caractérise deux auteurs ayant une expérience directe et prolongée de la mer, contrairement à Seyssel et Richelieu, qui observent la mer depuis la terre.

On a particulièrement insisté sur la façon dont l'héritage de ces auteurs s'est transmis jusqu'à l'ère contemporaine, et en particulier sur la redécouverte de Razilly par Léon Deschamps (1849-1927), qui éditait son mémoire en 1886 et publia sa biographie en 1887. Cet historien et propagandiste de la colonisation voit en Razilly un précurseur lointain du colonialisme de la III^e République, mais aussi des doctrines popularisées par la « Jeune École » dans les années 1880. Razilly préfigure en effet le *small is beautiful* qui la caractérisera : soulignant que la France manque de ports naturels en eau profonde (elle n'a que Brest et Toulon), il préconise la construction bâtiments de faible tirant d'eau et mise sur les progrès de la métallurgie pour compenser l'infériorité qui pourrait en découler. En effet, un navire peut se permettre d'avoir moins de canons s'ils sont plus puissants et si sa légèreté le rend plus manœuvrier que les navires adverses. On retrouvera la quasi-totalité de l'argumentaire sous le Consulat et l'Empire, avec la flottille de Boulogne, puis sous la plume de l'amiral Jean Grivel en 1832, de son fils le commandant Richild Grivel en 1869, en attendant la « Jeune École » proprement dite...

La conférence de 2016-2017 a été suivie par quatre étudiants de master et une quinzaine d'auditeurs libres. Une vingtaine de stagiaires de l'École de guerre étaient en outre inscrits en master à l'EPHE, dont la plupart ont soutenu avec succès.