

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRGLIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597).
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 9788892957930

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 16. Novembre 2023
Storia Militare Contemporanea

a cura di
VIRILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Distintivo speciale del Dipartimento della Guerra concesso agli addetti al Progetto Manhattan per la Bomba A(Atomica) che hanno lavorato almeno sei mesi tra il 19 giugno 1942 e il 6 agosto 1945

Foto 1198 DOE Ed Westcott 1945 Oak Ridge Tennessee (Wikimedia Commons)

Les Français et les Bourbons restaurés face à la mer :

L'appréhension du monde naval par les rois et la société française, 1815-1830

par GAËTAN OBÉISSART¹

RÉSUMÉ : Depuis leur enfance, Louis XVIII et Charles X ont été mis au contact du monde naval. Conscients que celui-ci participe au rehaussement du prestige de la couronne et au rayonnement de la France, les deux monarques soutiennent les hommes et les initiatives visant à promouvoir la marine militaire, son histoire, son actualité et son redressement, au sein d'une société française postnapoléonienne s'interrogeant sur la place que doit maintenant occuper le fait militaire dans la marche du pays. Paradoxalement, le monde militaire, ici naval, souffre d'une mauvaise image dans un contexte de remise en cause de la place des armées dans la nation et l'État. Mais en même temps, le monde naval reste présent dans l'esprit de beaucoup de Français, les arts et le monde culturel participant à cet entretien, et continue d'être un des éléments de prestige national, que l'on met en avant et dont on garde le souvenir de grandeur d'antan.

ABSTRACT : Since their childhood, Louis XVIII and Charles X have been in contact with the naval world. Conscious that this contributes to the enhancement of the prestige of the crown and to the influence of France, the two monarchs support the men and the initiatives aimed at promoting the military navy, its history, its current events and its recovery, within a post-Napoleonic French society wondering about the place that military action should now occupy in the running of the country. Paradoxically, the military world, here naval, suffers from a bad image in a context of questioning of the place of the armies in the nation and the State. But at the same time, the naval world remains present in the minds of many French people, the arts and the cultural world taking part in this discussion, and continues to be one of the elements of national prestige, which is put forward and which we keep the memory of greatness of yesteryear.

MOTS-CLÉS : Restauration, France, histoire navale, Louis XVIII, Charles X, marine militaire, patrimoine maritime, littérature maritime, peinture maritime.

KEYWORDS : Restoration, France, Naval History, Louis XVIII, Charles X, military navy, maritime heritage, maritime literature, maritime painting.

¹ Professeur certifié d'histoire-géographie, Doctorant en histoire contemporaine, Univ. Lille, CNRS, UMR 8529 - IRHiS – Institut de Recherches Historiques du Septentrion, F-59000 Lille, France, Délégué du Nord de la Société Française d'Histoire Maritime.

« Enfin le canon se fait entendre ; il était une heure : à l'instant et comme s'il eût été possible que les sept lieues qui séparent Douvres de Calais fussent traversées aussi promptement que la Seine, vous eussiez vu se précipiter vers le port le reste de la population, tant elle craignait d'y arriver trop tard. Bientôt après, on découvre à l'horizon huit vaisseaux de ligne et grand nombre d'autres bâtiments. Toutes les voiles étaient déployées ; et cette escadre, qu'un vent favorable secondait, s'avavançait avec rapidité. C'est alors que les diverses autorités gagnèrent la grande jetée de pierre, lieu désigné pour le débarquement ».

Le Moniteur universel, 30 avril 1814.

C'est par cette scène de liesse en bord de mer que s'ouvre le retour du roi en France. Le 24 avril 1814 en provenance de Douvres, Louis XVIII, à bord du HMS *Royal Sovereign*², accompagné par sa nièce la duchesse d'Angoulême, se présente devant Calais. Revêtu d'une redingote bleue aux épaulettes dorées, il pose le pied sur la terre de France. Cette arrivée est immortalisée par Innocent-Louis Goubaud³. Mais c'est la version allégorique, *Louis XVIII relevant la France de ses ruines*, de Louis-Philippe Crépin qui retient notre attention.

La flotte est là, sur le grand pavois dans le port de Calais, surplombant, couvrant la scène centrale. Connaisseur de la marine, élève de Joseph Vernet, Crépin semble indiquer, peut-être de manière subliminale, que le recouvrement de la puissance française passe aussi par la mer, que l'outil naval participe au prestige de la couronne, au même titre que l'armée de terre, représentée par les maréchaux présents derrière le roi sur ce tableau. Est-ce que le message du peintre rencontre un écho chez les souverains et le peuple ? Les Bourbons du premier XIX^e siècle sont-ils sensibles au fait naval ? Quelle place pour la marine militaire au sein de la société française des années 1820 ? Cet article propose quelques éléments de réflexion quant à la part navale des deux derniers souverains français de la maison Bourbon et du peuple sur lequel ils règnent successivement.

2 Navire de 100 canons de la *Royal Navy*, qui a servi de navire amiral de l'amiral Collingwood à la bataille de Trafalgar : tout un symbole.

3 Innocent-Louis GOUBAUD, *Arrivée de Louis XVIII à Calais le 24 avril 1814*, dessin, 1814, Musée des châteaux de Versailles et de Trianon.

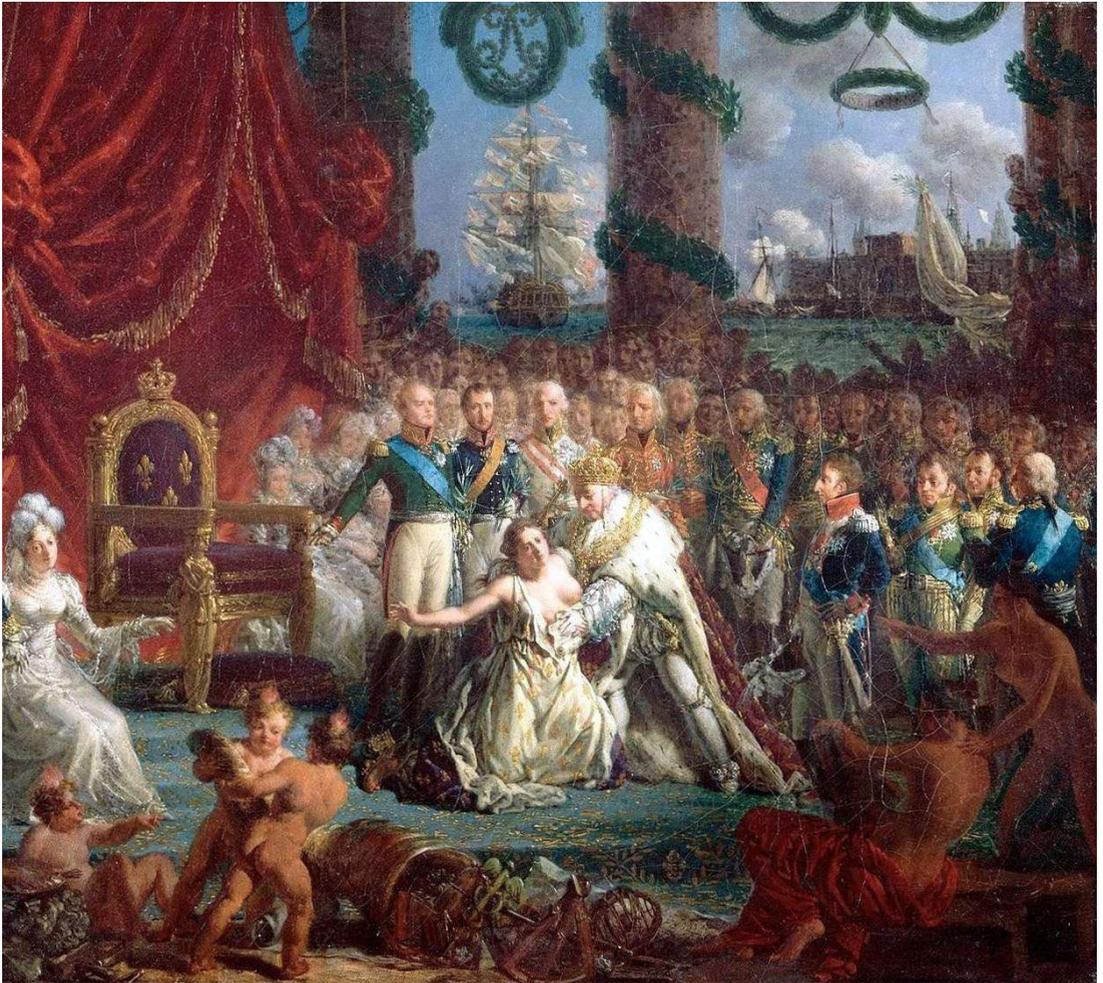


Image n°1 : Louis-Philippe CRÉPIN, *Louis XVIII relevant la France de ses ruines*, huile sur toile, 1814, Musée des châteaux de Versailles et de Trianon (Wikipédia Commons).

DES PRINCES MIS AU CONTACT DU MONDE NAVAL

Souhaitant « renouer la chaîne des temps que de funestes écarts avaient interrompue », Louis XVIII se raccroche à un temps où les Bourbons voulaient dominer les océans⁴. Depuis Louis XIII, ils y travaillent, la mer prenant une importance sans précédent dans la vie des Français aux XVII^e et XVIII^e siècles.

4 Olivier CHALINE, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.

De la guerre de Succession d'Espagne à la guerre d'Indépendance américaine, les trois rois français que connu le XVIII^e siècle se sont retrouvés à appréhender des conflits à forte teneur navale. Le roi ne peut se désintéresser des affaires militaires terrestres et maritimes, si importantes pour sa gloire et son autorité à l'intérieur et à l'extérieur de son royaume⁵. Chacun des trois Bourbons considère les espaces maritimes, songe à leur exploitation et pense l'outil naval de manière différente. Louis XIV montre une forte résolution en termes de politique navale, qu'il conçoit avec une utilisation souvent offensive voire belliqueuse de la marine de guerre, instrument nécessaire à la tenue et à l'expansion de l'empire colonial. Louis XV conçoit les mers et les océans comme des espaces d'échanges commerciaux et scientifiques. Louis XVI montre certainement la plus forte sensibilité à la mer : curiosité pour la géographie et l'exploration maritimes, modernité et audace de la politique navale qu'il mène. Cet héritage vient s'amalgamer à l'éducation reçue et aux contacts qu'eurent avec la flotte durant leur jeunesse Louis Stanislas Xavier de France, comte de Provence (futur Louis XVIII), et Charles-Philippe de France, comte d'Artois (futur Charles X).

Une éducation ouvrant une porte sur le monde naval

Sous l'autorité et la surveillance de leur père, le Dauphin Louis de France, le duc de Berry (futur Louis XVI) ainsi que ses deux jeunes frères reçoivent la même éducation, qui se veut moderne, délivrée par les mêmes maîtres. L'attention du Dauphin est attirée vers la marine d'abord par Antoine-Louis Rouillé, secrétaire d'État à la Marine. En 1751, ce dernier commande à l'arsenal de Rochefort le modèle d'un navire à vocation pédagogique : le *Dauphin royal*⁶, maquette de 290x80x95 cm, échelle 1/24^e, rejoint la salle de Marine du Louvre un an plus tard. Un autre homme sensibilise le Dauphin sur ce sujet : l'un de ses menins⁷, Jacques de Quélen de Stuer de Caussade, duc de La Vauguyon, lieutenant général des armées⁸. En 1758, ce dernier est nommé gouverneur des enfants

5 Jean-Philippe CÉNAT, *Le roi stratège : Louis XIV et la direction de la guerre (1661-1715)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010, p. 15.

6 Il faut préciser que cette maquette représente un vaisseau qui n'a jamais été construit, même si deux navires ont déjà porté ce nom, d'abord un vaisseau de premier rang sous Louis XIV, puis un vaisseau de deuxième rang sous Louis XV.

7 Un menin est une personne noble attachée au service d'un membre d'une famille royale.

8 Pascale MORMICHE, *Devenir prince. L'école du pouvoir en France. XVIIe-XVIIIe siècles*,

de France et organise l'éducation des princes pour les former aussi aux enjeux de la marine, élément essentiel pour tenir tête à la Grande-Bretagne. Le comte de Maurepas⁹, qui fut pendant plus de 25 ans secrétaire d'État de la Marine et secrétaire d'État de la Maison du Roi, participe également à la formation de l'équipe devant assurer l'éducation des petits-fils de Louis XV. Auprès des princes est placé Mgr du Coëtlosquet comme précepteur, mais surtout l'abbé de Radonvilliers, aumônier du roi, comme sous-précepteur. Pédagogue spécialiste de l'apprentissage des langues, ce dernier a pu leur transmettre cet amour des langues étrangères qui, souvent, s'accompagne de celui de la géographie et des terres lointaines. Deux hommes viennent compléter l'instruction maritime des trois enfants. D'abord Philippe Buache, premier géographe du roi, attaché au Dépôt des cartes et plans de la Marine et membre de l'Académie des sciences. Il donne à ses élèves un enseignement géographique, notamment physique, servant à donner une idée aux princes des terres, des chaînes de montagnes, des fleuves et des mers divisant le globe¹⁰. A ses côtés, se trouve Nicolas Ozanne.

Dessinateur et peintre de la Marine, Ozanne leur apprend à dessiner non pas seulement des paysages mais également des bâtiments de guerre¹¹. Il offre à chacun de ses trois élèves un même ouvrage : *Recueils des plans et coupes des bâtiments ; méthode sur leur déplacement ; observations sur leurs propriétés*. Le futur Louis XVI s'adonne avec ardeur à ce travail technique, ce qui est moins le cas de ses deux frères¹². Ozanne est un véritable professeur d'histoire maritime pour les petits princes :

« Appelé en 1769 à l'éducation des princes pour y enseigner les élé-

Paris, CNRS Éditions, 2009, p. 310.

9 « Le renouveau des connaissances sur la marine [au milieu du XVIII^e siècle] est l'œuvre du comte de Maurepas, ministre de la Marine, et surtout de l'inspecteur général de la Marine, Duhamel du Monceau ». *Ibid.*, pp. 309-310.

10 Ludovic DRAPEYRON, *Les deux Buache et l'éducation géographique de trois rois de France (Louis XVI, Louis XVIII, Charles X)*, Paris, Institut géographique de Paris, 1888. Sur les projets pédagogiques de Buache, on peut aussi se reporter à *Pascale MORMICHE, op. cit.*, pp. 332-335.

11 Marie-Pierre DEMARCO, « Les albums de Nicolas Ozanne destinés à l'éducation navale des petits-enfants de Louis XV », *L'école du soldat, l'apprentissage de la guerre par l'image*, colloque du Centre d'études d'histoire de la Défense, nov. 2001.

12 Pierrette GIRAULT DE COURSAC, *L'éducation d'un roi : Louis XVI*, Paris, François-Xavier de Guibert, 1995, pp. 203-204. Pour approfondir la relation entre Berry, Provence et Artois durant leur jeunesse, on se reporter à : Paul et Pierrette GIRAULT DE COURSAC, *Provence et Artois. Les deux frères de Louis XVI*, Paris, François-Xavier de Guibert, 1999.



Image n°2 : Nicolas-Marie OZANNE, *Portrait de Nicolas Ozanne*, huile sur toile, 2^e moitié du XVIII^e siècle, Musée national de la Marine (Wikipédia Commons).

ments de la construction et de la manœuvre des vaisseaux, M. Ozanne étendit cette étude sur la tactique navale, les faits de la marine française depuis le commencement du règne de Louis XIV jusqu'à la guerre qui a procuré l'indépendance aux Etats-Unis d'Amérique, la connaissance des ports d'après des plans, des vues et des descriptions, et enfin à l'histoire navale de la France et de ses arsenaux. Dans cette nouvelle carrière, entièrement consacrée à l'étude de la marine, la confiance dont ses augustes élèves honoraient ses talents, lui donna souvent l'occasion de servir ce département¹³ ».

Après ces années d'études en cabinet, cet apprentissage de la marine par les mots et les images se complète pour les princes d'une découverte du monde naval *in vivo*.

Les voyages forment la jeunesse

Devenus jeunes hommes, Provence et Artois sont allés à la découverte des façades maritimes françaises et du monde naval. Ils découvrent de leurs yeux les paysages et la vie portuaire immortalisés par Joseph Vernet, entre 1763 et 1765, dans ses « plus beaux ports du royaume », ou dessinés par Nicolas Ozanne lorsqu'il réalise, en 1775 et 1776, des vues de tous les ports de France. Au printemps de l'année 1777, Louis XVI décide d'envoyer ses frères en tournée dans le royaume et plus particulièrement dans les ports. Il s'agit de nouer une relation privilégiée avec les Français, après que la guerre des farines ait secoué une bonne partie du royaume deux ans plus tôt, et alors que se prépare une guerre coûteuse contre la Grande-Bretagne pour soutenir les *Insurgents* américains. Le programme des voyages est établi par Antoine-Jean Amelot de Chaillou, secrétaire d'État à la Maison du Roi : Le comte de Provence, 22 ans, doit visiter le sud du pays, de Bordeaux à Toulon¹⁴ ; le comte d'Artois, 20 ans, doit se diriger vers les côtes occidentales, de la Normandie à la Saintonge¹⁵. Ils prennent la route l'un

13 « Extrait d'une notice sur Nicolas-Marie Ozanne, ancien Ingénieur de la marine, par M. Regnault de La Lande, Peintre et Graveur », *Annales Maritimes et Coloniales*, Paris, Imprimerie royale, 1816, II^e partie, p. 71.

14 Louis GABARD, *Le voyage dans le Midi du comte de Provence, frère de Louis XVI (1777)*, Marseille Gaussen, 2021.

15 Annie HENWOOD, « Un prince en Bretagne : sur les pas du comte d'Artois de Saint-Malo à Nantes (mai 1777) », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, vol. 60, 1983, pp. 162-178.

après l'autre, et c'est Artois qui part le premier.

Quittant Versailles le 7 mai 1777, Artois se rend notamment à Saint-Malo où il demeure deux jours durant lesquels il visite une frégate, assiste à un combat naval, au lancement d'un navire et fait une promenade en mer¹⁶. A Brest, où il reste quatre jours, il visite dans le détail les établissements et bâtiments de la marine. Il converse avec les comtes d'Orvilliers et du Chaffault, officiers généraux commandants les escadres présentes à Brest, avec le déjà célèbre Bougainville, commandant le vaisseau le *Bien-Aimé* sur lequel le prince reste plusieurs heures. Artois passe une journée en mer où il est spectateur d'un simulacre de combat naval mettant en scène huit vaisseaux. Un chroniqueur note : « Les vaisseaux surtout lui plaisaient beaucoup. Il ne se lassait pas de les voir et d'y être. Le mauvais temps... ne l'a pas empêché de parcourir le port soir et matin soit par terre soit par l'eau¹⁷ ».

Le 10 juin 1777, c'est au tour de Provence de quitter Versailles et de débiter son voyage. À Bordeaux, où il reste cinq jours, il prend le temps de visiter plusieurs vaisseaux. À Toulon, il découvre un monde naval en pleine effervescence, tendu vers les préparatifs et l'armement d'une escadre, tandis qu'une autre, commandée par le vice-amiral d'Estaing, a quitté la ville¹⁸. C'est à Toulon que Provence rencontre le comte de Falckenstein, nom d'emprunt de l'empereur Joseph II qui effectue lui aussi une tournée à travers toute la France. Ensemble, ils assistent au lancement du *Caton* (vaisseau de 64 canons), Provence disant à ses voisins, en regardant l'empereur : « Je suis bien aise que l'on ait donné à cet étranger une idée de notre puissance ». Ils visitent la corderie, les forges, découvrent le bassin de radoub alors en construction et qui impressionne beaucoup l'empereur¹⁹. Ensemble durant vingt-quatre heures, Joseph II quitte le comte de Provence pour Marseille. Le prince reste à Toulon encore cinq jours durant lesquels les démonstrations navales se multiplient en son honneur²⁰. Il assiste à un simulacre de débarquement²¹, à la carène d'une frégate et au matage d'un vais-

16 *Ibid.*, p. 162.

17 *Ibid.*, p. 172.

18 Louis GABARD, *op. cit.*, p. 204.

19 *Ibid.*, pp. 206-212.

20 Ces événements ont été mis en peinture. On peut ainsi se reporter d'abord au tableau de Flotte de Saint-Joseph intitulé *Manœuvre navale à Toulon, juillet 1777* (huile sur toile, Musée national de la Marine), et aux six gouaches du peintre toulonnais Joseph Michel offertes en 1778 au comte de Provence représentant les festivités navales données en son honneur.

21 *Ibid.*, p. 214.



Image n°3 : Flotte de SAINT-JOSEPH, *Manœuvre navale à Toulon, juillet 1777*, huile sur toile, 1777, Musée national de la Marine (Wikipédia Commons).

seau, à des exercices de canon et de mortier, à un simulacre de combat naval²².

On imagine la force de ces souvenirs de jeunesse dans l'esprit des deux princes.

Ce type de voyage, dont on sait tout le caractère politique qu'il revêt, se poursuit après 1814. Louis XVIII, impotent, se repose sur la famille royale pour aller de par le royaume tisser ce lien direct entre le peuple et la monarchie restaurée²³. Pendant la seconde moitié de l'année 1814, les princes visitent la France, notamment pour prendre le pouls de la flotte, pour aller au chevet des ports de

²² *Ibid.*, pp. 217-219.

²³ C'est vraiment le Consulat qui lance le mouvement du déplacement provincial, Bonaparte usant de cette technique au service de ses projets. La Restauration utilise avec parcimonie les voyages, ce qui n'est pas le cas de la monarchie de Juillet, encore moins de Louis-Napoléon Bonaparte. Rémi DALISSON, *Au plus près du peuple : les voyages politiques de Napoléon III*, Paris, Vendémiaire, 2022, pp. 12-15.

l'Océan et de la Méditerranée que la guerre maritime a ruinés. Le comte d'Artois va de Paris à Marseille. La cité phocéenne le reçoit avec le plus vif enthousiasme, voyant le retour des Bourbons comme celui de la reprise du commerce²⁴. Durant le règne de Charles X, les membres éminents de la famille royale continue de visiter les côtes de France. Le duc d'Angoulême, Grand Amiral de France, héritier du trône, parcourt la Normandie, la Bretagne, la Vendée, la Guyenne et l'Anjou. Le 25 août 1829, il revient à Cherbourg pour assister à l'immersion d'un bassin. Des revues terrestre et navale ont lieu avant que le duc, le 27 août, ne préside à la mise à l'eau d'un vaisseau de 90 canons, le *Suffren*²⁵. Les duchesses de Berry et d'Angoulême y vont également de leurs voyages²⁶ pour soutenir le redressement et le dynamisme des ports français. Ainsi, la duchesse de Berry contribue à l'essor de l'artisanat d'ivoire de Dieppe, où elle venait prendre ses bains. En 1827-1828, elle fait également un grand voyage en Bretagne et en Vendée. De même, le duc et la duchesse d'Angoulême se rendent en Vendée et dans le sud de la France.

DES CHEFS D'ÉTAT AU CHEVET DE LA MARINE MILITAIRE ?

Une implication dans le gouvernement des affaires navales ?

Pour savoir si Louis XVIII et Charles X se penchent sur les affaires navales durant leur règne, le réflexe est d'aller consulter les archives émanant du Conseil des ministres, instance que les deux monarques président avec assiduité. Pour la période antérieure à 1815, il suffit d'ouvrir les archives de la Secrétairerie d'État²⁷, institution née du régime impérial. Mais pour la période postérieure à

24 Jean-Paul CLÉMENT, *Charles X : Le dernier Bourbon*, Paris, Perrin, 2015, pp. 168-169.

25 François de COUSTIN, *Louis XIX, duc d'Angoulême*, Paris, Perrin, 2017, p. 324. Pour le détail du voyage à Cherbourg, voir : Jean VOISIN-LA-HOUGUE, Alexis GEHIN, *Histoire de la ville de Cherbourg*, Cherbourg, 1835, pp. 346-352.

26 Jean-Paul CLÉMENT, *op. cit.*, pp. 269-271.

27 Créée par arrêté consulaire en date du 25 décembre 1799, la Secrétairerie d'État est l'un des rouages les plus importants du fonctionnement quotidien de l'État napoléonien. Tout le travail des ministres et leur correspondance avec le chef de l'État passent entre les mains du ministre secrétaire d'État. Il règle le fonctionnement de l'Exécutif, assiste à tous les conseils dont il rédige les comptes rendus. Il suit l'exécution des décisions. Thierry LENTZ, « Secrétairerie d'État », in Thierry LENTZ (dir.), *Dictionnaire des institutions du Consulat et de l'Empire*, Paris, Tallandier, 2017, p. 567.

1815, la Secrétairerie ayant été supprimée, il n'existe pas d'archives produites sous la Restauration concernant le Conseil des ministres. Si elles ont existé, elles n'ont pas été versées aux Archives nationales. Pour la Restauration, et jusqu'au Second Empire, en-dehors de la Maison du roi, il n'y a que très peu de choses sur le plan de l'exécutif. Il faut chercher dans les fonds privés²⁸ et les fonds ministériels pour trouver des traces de décisions prises en Conseil des ministres. Pour connaître ce Conseil de l'intérieur, l'historien doit s'en remettre aux mémoires écrits par des personnes l'ayant fréquenté²⁹.

Quelle semble être l'attitude de chacun des deux souverains lors des séances du Conseil des ministres ? Jean Barbey écrit :

« Louis XVIII ne s'occupait guère de questions courantes et qu'il en laissait le soin à ses ministres ; qu'il exerçait sur eux une influence personnelle, avec un tact discret ; qu'il soutenait son ministère avec énergie ; qu'enfin, dans le Conseil qu'il présidait, il n'intervenait que dans les affaires importantes, donnant son avis, tranchant une difficulté, décidant même et votant au besoin³⁰.

À propos de l'attitude de Charles X, il écrit :

« Le temps des séances du Conseil se perdait souvent à discuter, des minuties, des questions d'étiquette et de cérémonial auxquelles il attachait une importance exagérée, et il n'en restait plus pour les affaires vraiment sérieuses. [...] Le roi écoutait, avec nonchalance, l'avis de ses ministres qui ne développaient leur point de vue que lorsque Charles X leur en donnait l'ordre. [...] L'initiative dans ces réunions était habituellement abandonnée aux ministres, à qui le roi laissait la plus entière liberté dans l'exposition de leurs opinions. Le roi présentait la sienne, franchement, mais sans lui donner, le plus souvent, la forme d'une résolution arrêtée. Tandis qu'il laissait la parole à ses conseillers, Charles X prenait une attitude distraite qui engendrait un laisser-aller qui gagnait chacun des membres du Conseil. Ciseaux en mains, Sa Majesté, paresseusement enfouie dans son fauteuil, découpait en dentelles des feuilles de papier. Comme son prédécesseur, le roi vote dans le Conseil qu'il préside et décide même, sans tenir compte de la majorité ou de la minorité³¹ ».

28 Pour la Restauration, ce type de recherche est très largement inopérant.

29 C'est notamment sur l'analyse de ces mémoires que Jean Barbey fait reposer la thèse de doctorat qu'il a soutenue en 1936. Jean BARBEY, *Le Conseil des ministres sous la Restauration*, Éditions Domat-Montchrestien, Paris, 1936.

30 *Ibid.*, p. 212.

31 *Ibid.*, p. 220-221.

À se pencher sur les mémoires des contemporains, la réunion du Conseil des ministres ne semble donc pas le moment le plus favorable pour déceler un quelconque intérêt chez les deux monarques pour les affaires navales. Il n'en est pas de même lors du travail en tête-à-tête avec les ministres. Poursuivant la tradition de la « liasse », aussi appelée « travail du roi », Louis XVIII et Charles X reçoivent quotidiennement tel ou tel ministre, occasion pour eux de présenter précisément leurs dossiers et de recueillir l'avis du monarque. Le baron Portal, ministre de la Marine de 1818 à 1821, nous raconte un de ces moments avec Louis XVIII. Fin 1818, Portal et son administration préparent le projet de budget pour l'année à venir. Avant de le présenter au Conseil des ministres, Portal se présente au roi et lui expose ses vues. Il demande une augmentation du budget du ministère de la Marine pour faire face à la Grande-Bretagne, à « sa puissance, ses vieilles inimitiés, ses constantes jalousies d'industrie commerciale et d'influence politique, en un mot son mauvais vouloir continuel et plus ou moins déguisé³² ». Néanmoins, « ne pouvant lutter corps à corps » contre elle, Portal compte faire de la marine française « un centre d'union entre les puissances maritimes de second ordre³³ », à savoir la Russie et les États-Unis. Louis XVIII creuse le dossier, interroge le ministre : a-t-il un plan au cas où la France entre en guerre sans marines alliées contre l'Angleterre ? Le ministre expose sa stratégie, mélange de guerre de ligne et de guerre de course³⁴, mais il reste lucide devant le roi : « Sans doute nous aurions à souffrir, beaucoup à souffrir ; mais nous vendrions cher notre sang et notre honneur³⁵ ». Louis XVIII conclut alors l'entretien : « Le Roi me donna la main, et me dit avec un regard et une bonté dont le souvenir va encore jusqu'au

32 Pierre-Barthélemy d'ALBARÈDES, *Mémoires du baron Portal*, Paris, Librairie d'Amyot, 1846, pp. 36-37.

33 *Ibid.*, p. 36.

34 « Sire, ma pensée serait, non de renoncer aux vaisseaux parce que nous en aurions toujours besoin pour attaquer les convois, pour défendre nos côtes, et même pour faire quelque coup de main qui flattât la fierté de la France, mais de multiplier nos frégates, nos corvettes de manière à désoler leur commerce partout où nous pourrions l'atteindre. Mon opinion serait surtout de proposer des ordonnances ou une loi sur la course, tellement encourageantes pour les armateurs et pour les équipages, que depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne et depuis Antibes jusqu'aux frontières de l'Espagne, tout notre littoral fût couvert de corsaires. Au besoin je me ferais le chef de cette lutte, j'engagerais les intérêts et les vanités de tout notre littoral, et je suis convaincu que je rendrais la guerre éminemment nationale ». *Ibid.*, pp. 37-38.

35 *Ibid.*, p. 38.

fond de mon âme : « Vous êtes un brave homme, et vous voyez bien que j'avais raison de vous faire accepter le portefeuille de la marine ; allez, développez votre plan devant le conseil des ministres, et comptez sur mon appui³⁶ ».

Après leurs disparitions, la mémoire des rois Bourbons restaurés, surtout celle de Charles X, s'accroche facilement, pour les contemporains, à des épisodes navals fameux. A l'occasion du décès de Charles X, en 1836, le tsar Nicolas I^{er} écrit une lettre rappelant que la « civilisation européenne » devait beaucoup au roi défunt, « depuis la Restauration de 1814 jusqu'à l'éradication de la piraterie barbaresque, sans oublier l'indépendance de la Grèce et le déchiffrement des hiéroglyphes³⁷ ». A notre époque, cette association Bourbons restaurés/épisodes navals fameux n'est plus aussi évidente. Mais, se penchant sur la vie de Charles X, l'historien Jean-Paul Clément fait le bilan : « Il est vrai que Charles X laissait une France qui, dans le domaine des arts, de la vie de société, était brillante ; une France qui, après la guerre d'Espagne, la bataille de Navarin et la prise d'Alger, était respectée dans le monde, crainte de l'Angleterre³⁸ ».

La patrimonialisation du monde naval : la création du musée Dauphin

Durant les règnes des deux Bourbons restaurés, le monde naval fait l'objet d'une patrimonialisation : on le considère comme digne d'intérêt et devant de ce fait être transmis aux générations futures. Ce mouvement a commencé durant le XVIII^e siècle³⁹, la Restauration reprenant et amplifiant nettement ce processus. Toulon ouvre la voie : Par un arrêté du 3 septembre 1814, le préfet maritime décide qu'un établissement unique, qui prend rapidement le nom de « Musée maritime », serait désormais le dépôt de tous les objets précieux de sculpture et d'architecture navales, déposés dans les cabinets ou relégués dans les magasins

36 *Ibid.*, pp. 38-39.

37 Jean-Paul CLÉMENT, *op. cit.*, pp. 450-451.

38 *Ibid.*, p. 456.

39 « En 1748, l'encyclopédiste et inspecteur général de la Marine, Henri-Louis Duhamel du Monceau, qui a réuni la plus importante collection de modèles de navires et de machines portuaires de son temps, l'offre au roi Louis XV. Ce don est accompagné de condition : la collection sera installée dans la salle de la marine au Louvre et doit servir à l'instruction des élèves de l'école d'ingénieurs constructeurs de la Marine qu'il dirige ». *Pascale MORMICHE, op. cit.*, p. 464.

de l'arsenal de Toulon⁴⁰. La marine s'expose plus amplement encore à Paris.

Signe de l'effort de reconstitution et de développement de la flotte française, symbole d'une France retrouvant le chemin de la victoire sur mer après la bataille de Navarin, Charles X officialise, le 15 décembre 1827, la création du musée Dauphin⁴¹, ancêtre de l'actuel musée national de la Marine :

« Le musée Dauphin contiendra les modèles des bâtiments de guerre de tout rang, et, autant que possible, ceux des navires de commerce de diverses grandeurs ; les plans en relief des ports et de nos principaux établissements maritimes ; les appareils et machines spécialement en usage dans les arsenaux ; les instruments employés pour la navigation, et les produits curieux des contrées nouvellement découvertes⁴². À cette collection déjà fort intéressante par elle-même, se joindront les statues de nos marins les plus célèbres, ainsi que les tableaux destinés à conserver le souvenir des combats honorables pour le pavillon français⁴³ ».

Ce projet est en route depuis au moins le 30 avril 1826, date d'une entrevue entre le duc de Doudeauville, ministre de la Maison du Roi, et le comte de Chabrol, ministre de la Marine⁴⁴. D'ailleurs, ce dernier, en plus de donner comme objectif à ce musée d'être « un objet intéressant sous le rapport des Arts » et « un moyen utile de faire connaître et apprécier le matériel de la Marine », souhaite également en faire un lieu de formation pour les officiers de vaisseaux, du génie maritime et autres⁴⁵.

40 « Description du Musée maritime, institué dans l'arsenal de Toulon, d'après les ordres du Préfet maritime contre-amiral Lhermitte, par Charles Dupin, Capitaine au corps du génie maritime, Membre de l'Académie Ionienne, associé étranger de l'Institut de Naples, Membre des Académies de Turin, de Montpellier, correspondant de l'Institut de France ; lue à la classe des beaux-arts de l'Institut de France, le 10 juin 1815 », *Annales maritimes et coloniales*, Paris, Imprimerie royale, 1816, II^e partie, pp. 338-356.

41 En hommage au duc d'Angoulême, grand amiral de France et Dauphin de France.

42 En 1826, alors que de nouvelles expéditions maritimes étaient entreprises, le comte de Chabrol, ministre de la Marine, charge Dumont d'Urville, commandant de la corvette *L'Astrolabe*, de contribuer à enrichir la collection qui doit être placée au Louvre, de monuments relatifs à l'histoire et aux usages des peuples qui habitent les îles du Pacifique.

43 « Musée naval », *Annales maritimes et coloniales*, Paris, imprimerie, 1828, II^e partie, t. 1, p. 199.

44 Lettre du comte de Chabrol, ministre de la Marine, à l'Intendant général de la Maison du Roi, en date du 18 octobre 1827. Archives nationales, archives des musées nationaux, musée de la marine, série EM, 20144780-1 : Organisation, historique, inauguration.

45 Le ministre de la Marine demande à ce que le Musée Dauphin soit « mis exclusivement à la disposition de la Marine, deux jours par semaine ; cette disposition serait assurée une fois pour toutes, au moyen de billets d'entrée que l'Intendance de la Maison du Roi remet-

Nommé conservateur du musée, Amédée Pierre Zédé, officier du Génie maritime, rassemble les collections navales se trouvant à Paris, au grand Trianon et dans les ports et arsenaux. Visité le 22 décembre 1829 par le duc d'Angoulême, le musée Dauphin est constitué de quatre salles au premier étage de la Cour carrée du Louvre. « M. le Dauphin [...] a paru s'arrêter avec beaucoup d'intérêt devant les débris [de l'expédition La Pérouse] qui réveillent des souvenirs glorieux et touchants pour la marine française⁴⁶ ». Le roi aussi s'y rend, le 7 janvier 1830, visite durant laquelle il « a témoigné le plus vif intérêt à voir s'accroître, par les soins du ministre de la marine, la collection précieuse qui doit donner à ce monument une physionomie toute particulière⁴⁷ ». À la suite du Salon de 1827, des commandes de bustes de grands marins, destinés à être exposés, avec les objets, dans les salles du musée Dauphin sont passés. Il s'agit des bustes de Suffren, Lamotte-Picquet, du Couëdic, officiers qui se sont notamment distingués durant la guerre d'indépendance américaine, et de Bougainville et La Pérouse, les fameux explorateurs. Le musée devait ouvrir au public dans les premiers mois de l'année 1831, lorsque les lambris et les plafonds seraient terminés. Ces derniers devaient être ornés de peintures célébrant la présence de la France sur les mers et « les actions les plus mémorables de notre Marine » selon les mots d'Auguste de Forbin, directeur général des Musées. Ce programme artistique⁴⁸ et politique que représente le musée Dauphin, et par là le recouvrement d'un certain prestige par la Marine, est un élément important participant au dessein très ambitieux de Forbin et de Sosthène de La Rochefoucauld⁴⁹, soutenu par le roi : faire de Paris « la capitale du monde savant, constituer « les archives de l'histoire », étendre la pédagogie du musée à tous les genres d'études⁵⁰ ».

L'annonce de la constitution de ce musée naval et des objectifs qu'on lui assigne font le bonheur de beaucoup, qui y voit une étape essentielle sur le chemin

trait au ministère de la Marine, pour les jours qui auraient été indiqués ». *Ibid.*

46 « Visite du Roi, de M. le Dauphin et de Madame la Dauphine au musée Dauphin », *Annales maritimes et coloniales*, 1830, 2^e partie, tome 1, p. 186.

47 *Ibid.*

48 Pour le détail de chacune des peintures prévues, voir : Marie-Claude CHAUDONNERET, *L'État et les artistes, de la Restauration à la monarchie de Juillet (1815-1833)*, Paris, Flammarion, 1999, p. 192.

49 Directeur général des beaux-arts, des théâtres royaux et des manufactures.

50 Francis DÉMIER, *La France de la Restauration (1814-1830) : l'impossible retour du passé*, Paris, Folio, 2012, pp. 577-578 ; Marie-Claude CHAUDONNERET, *op. cit.*, p. 11.

du progrès de l'architecture navale. Un exemple avec François Painchaut, ancien capitaine de navire de commerce, qui écrit le 28 janvier 1828 depuis Morlaix à Louis-Marie Bajot, rédacteur en chef des *Annales maritimes et coloniales*. Travaillant à l'amélioration de l'architecture des navires marchands, et plus particulièrement au perfectionnement de l'étambot, il écrit que « c'est en vain que l'on cherche dans le fond de nos provinces un guide pour les constructions journalières, pour notre construction marchande », mais il se réjouit car :

« Rien ne peut contribuer plus puissamment au perfectionnement de cet art immense dans tous ses détails, que l'exposition, dans un même local, de tous les modèles, depuis l'humble barque de pêcheur, jusqu'au superbe vaisseau de ligne, qu'un concours d'émulation entre les exposants. C'est là qu'au choc des idées doit s'allumer le flambeau qui, réfléchi dans tous les ports par la publicité, y dissipera les ténèbres de la routine ou de l'ignorance, ou mettra en évidence, au profit de tous, ce qu'il peut y avoir d'utile dans l'ombre d'un chantier isolé. Il est donc vrai de dire que le Musée Dauphin est un bienfait, un monument digne de l'amiral de France⁵¹ ».

ENTRE BESOIN DE GLOIRE ET DÉSIR DE REPOS :
LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE FACE AU FAIT MILITAIRE ET NAVAL

Reconfiguration du fait militaire dans la société française

L'année 1815 marque un tournant dans l'histoire des représentations du militaire. Après le temps du prestige semble s'installer celui du rejet, même si celui-ci s'estompe avec le temps⁵². Les Bourbons restaurés aussi semblent très méfiants vis-à-vis du monde militaire⁵³.

51 « Sur l'établissement d'un Musée naval. À M. le Rédacteur des *Annales maritimes* », *Annales maritimes et coloniales*, 1828, II^e partie, t. 1, pp. 394-396.

52 Natalie Petiteau décèle, durant la Restauration, une méfiance initiale des populations envers les vétérans de l'armée, avant d'enregistrer une amélioration puis une nette considération notamment des vieux soldats durant la monarchie de Juillet. Natalie PETITEAU, *Lendemains d'Empire. Les soldats de Napoléon dans la France du XIX^e siècle*, Paris, Boutique de l'histoire, 2003, pp. 253-266.

53 « L'armée est la « fille de la Révolution ». Aux yeux des Bourbons restaurés et de leurs partisans, l'armée est l'incarnation des vingt-trois années écoulées qu'ils croient possible d'effacer. Elle a été l'instrument de l'« anarchie » – la Révolution – puis du despotisme de l'« Usurpateur » – Napoléon. Elle a rendu possible la guerre permanente avec l'Europe.

Louis XVIII est revenu avec la promesse de remplacer la gloire ternie de l'Empire par la paix et le repos. Les anciens sujets de l'Empereur, sans doute peu nombreux à avoir un cœur battant ardemment pour la légitimité bourbonnienne, sont prêts à acclamer celui qui leur apporte cette paix⁵⁴, nécessaire notamment aux affaires maritimes :

« Maintenant tout est changé, le Roi nous a réconciliés avec l'Univers, tous les ports nous accueillent et nous désirent ; nos vaisseaux parcourent le globe, sillonnent toutes les mers et ne rencontrent partout que des pavillons amis et le génie du commerce, que la paix a ramené sur nos bords, va nous aider à réparer les maux que la guerre et le despotisme nous ont causés⁵⁵ ».

La brisure semble nette. L'idée militaire rencontre une opposition dans beaucoup de milieux. La plus rude vient des milieux conservateurs : il s'agit là d'une réaction de défiance à l'égard de tout ce que représente et de tout ce que symbolise la personne même du soldat. Dans ces milieux, on accepte la nécessité du militaire mais on pense aussi que sa prépondérance dans l'État et dans la société ne doit plus être ce qu'il a été. Cette idée militaire, pour eux, se retrouve comprise dans l'héritage révolutionnaire et napoléonien⁵⁶. La bourgeoisie aussi est traversée par ce sentiment de rejet, moins prononcé et moins brutal que celui des milieux conservateurs. Mettant sa confiance dans les possibilités infinies du progrès, dans le triomphe de la science, développant un idéal d'épargne et d'activités fécondes, d'ordre et de stabilité, le saint-simonisme, qui se répand de plus en plus, reproche aux militaires de ne pas contribuer à l'enrichissement du pays, d'être donc des improductifs, d'entraver par les charges qu'ils font peser sur le budget, le développement économique et de détourner des jeunes hommes de la production. Dans les milieux bourgeois, de plus en plus de personnes pensent que l'idée militaire retarde l'essor industriel et commercial de la nation⁵⁷. C'est finalement au sein des milieux libéraux que l'idée militaire se trouve conservée et exaltée, c'est là que ce

A leurs yeux également, l'immense majorité de ses membres demeurent attachées à l'Empereur. Quant à la marine, sa situation est désastreuse, en termes quantitatifs tout d'abord et plus encore en termes d'image tant elle est discréditée par ses échecs ». Hervé DRÉVILLON, Olivier WIEVIORKA (éd.), *Histoire militaire de la France. Tome I, des Mérovingiens au Second Empire*, Paris, Perrin, 2018, p. 686.

54 Charles-Éloi VIAL, *Histoire des Cent-Jours*, Paris, Perrin, 2021, pp. 38-39.

55 « Expédition du navire le *Bordelais*, en 1816, pour commerce à la côte occidentale d'Amérique et dans la mer du Sud », *Annales maritimes et coloniales*, 1816, p. 411.

56 Raoul GIRARDET, *La société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998, p. 15.

57 *Ibid.*, pp. 17-18.

maintient une image du militaire symbolisant un passé prestigieux pas si lointain. Raoul Girardet note qu'à la Chambre des députés, « c'est toujours des bancs de la gauche que s'élèvent les protestations contre les réductions des effectifs ou des crédits militaires. C'est toujours des représentants de l'opposition libérale que viennent les propositions d'augmentation des traitements et des soldes⁵⁸ ».

La Restauration correspond au début d'une nouvelle ère dans la manière d'appréhender les relations internationales, ce qui n'arrange pas l'image des armées. En effet, les hommes d'État font profession de mépriser la force brutale. Les grands problèmes du temps ne doivent plus se régler sur les champs de batailles mais autour des tables des Congrès et au sein des Parlements⁵⁹. En France aussi, mettre en sourdine les armées semble être un moyen de remettre le pays en état de marche, au-dedans et au-dehors, sans trop éveiller l'attention des autres puissances européennes, qui sont pour la France des alliés mais aussi des tuteurs, voire des contrôleurs. Il s'agit de suivre une politique militaire expectante : profiter des ouvertures qu'offre à l'occasion l'échiquier européen, sans directement les provoquer ; desserrer l'étreinte et retrouver des latitudes d'action (sur les marges de l'Europe et en outre-mer)⁶⁰.

Paradoxalement, cette reconfiguration du fait militaire dans la société française, la circonscription et la dévalorisation de sa place au sein de l'État, s'accompagne de l'arrivée d'une génération d'individus qui, durant la Restauration, se morfond de ne pouvoir elle-aussi accéder aux honneurs militaires et à la gloire. Plusieurs écrivains, par les personnages de leurs romans, fixent l'image d'un temps d'hommes mélancoliques, de Français arrivant à l'âge adulte au moment de Waterloo remplis de souvenirs de la Révolution et de l'Empire, pétris d'aspirations et de traditions de gloire. Alfred de Musset, Alfred de Vigny et Stendhal notamment mettent en roman cet esprit des jeunes hommes du moment. Dans *La Confession d'un enfant du siècle*, Octave déplore que « la France [soit] de César » et que « la jeunesse de France, quand elle s'enivre, lève son verre avec des mains qui ont soif d'une épée ». Chez Stendhal, Lucien Leuwen, dans le roman éponyme, déclare qu'il a « besoin des plaisirs donnés par une ancienne civilisation » et que « les récits de la vie du général Bonaparte, vainqueur au pont d'Arcole, me transportent ; c'est pour moi Homère, le Tasse, et cent fois mieux encore ». Mais

58 *Ibid.*, pp. 23-24.

59 *Ibid.*, p. 14.

60 Jean-Claude ALLAIN (éd.), *Histoire de la diplomatie française*, Paris, Perrin, 2005, p. 511.

peut-être que « cette mélancolie du corps militaire hors des périodes de grands efforts n'a rien, sans doute, que de classique. Il y a, dans le contraste entre l'activité fictive de l'armée du temps de paix et sa puissance latente, quelque chose de décevant que les intéressés ne ressentent point sans douleurs⁶¹ ».

Le défaut de gloire, l'impossibilité apparente d'en acquérir, voilà semble-t-il le problème de la Restauration. Le changement de régime est, sur ce point, assez brutal. Cantonnée alors aux élites de la monarchie, l'idée de gloire est passée, après la déclaration de guerre en 1792, à l'ensemble des Français. Napoléon organise et rationalise la passion de la gloire en n'en faisant une valeur fondatrice de son empire. Par une « économie de la gloire⁶² », Napoléon la fait rejaillir sur la nation toute entière et sur chaque individu. Ainsi, l'idée de gloire irrigue cette génération qui l'a vécu dans sa chair ou par procuration⁶³. Le Consulat et l'Empire est probablement la dernière époque où les enfants et leurs parents parlent de gloire⁶⁴.

Douleur et mélancolie chez certains marins

Cette douleur et cette mélancolie sont bien présentes chez certains marins, et les marquent à vie. Il en est ainsi de Pierre Roch Jurien de la Gravière. Officier subalterne puis supérieur durant la Révolution et l'Empire, il est fait contre-amiral en 1816. Il retrace sa carrière dans un livre, *Souvenirs d'un amiral*⁶⁵, publié à titre posthume. Dans sa préface, il nous donne l'objectif de ses mémoires : donner à voir aux Français ce que fut la Marine, ce qu'elle a fait et ce qui a pu conduire à cette situation où « ce patrimoine commun du genre humain [les océans] puisse devenir le domaine exclusif d'une nation quelconque⁶⁶ ». Il veut que la France se tourne franchement, réellement vers la mer, vers l'outre-mer : « une guerre malheureuse enlèverait à la France une portion de son territoire, la France en serait moins affaiblie, moins diminuée, que si elle ne se résignait jamais à ne plus être

61 Charles DE GAULLE, « Pour servir d'introduction à *Servitude et grandeur militaires* d'Alfred de Vigny », *Lettres, notes et carnets*, tome VI, Paris, Plon, 1984, p. 185.

62 Robert MORISSEY, *Napoléon et l'héritage de la gloire*, Paris, PUF, 2010.

63 Thierry LENTZ, *Pour Napoléon*, Paris, Perrin, 2021, pp. 87-92.

64 Jean-Paul BERTAUD, *Quand les enfants parlaient de gloire : l'armée au cœur de la France de Napoléon*, Paris, Aubier, 2006.

65 Pierre Roch JURIE DE LA GRAVIÈRE, *Souvenirs d'un amiral*, Paris, Librairie de L. Hachette et C^{ie}, 1860.

66 *Ibid.*, tome II, p. 322.

qu'une puissance continentale⁶⁷ ». On sent toute l'amertume sous la plume de l'officier général : Depuis les différents postes de commandement qu'il occupe durant la Restauration⁶⁸, il rongé son frein, trouvant que les hommes d'État ne font pas tout ce qu'il faut pour redonner à la France sa place d'antan sur mer. Il dénonce l'effilochage de l'empire colonial, notamment lorsqu'il évoque son action en 1825 à Saint-Domingue. Le 9 juillet 1825 en rade de Port-au-Prince, à la tête d'une escadre en charge d'appuyer les négociations quant à la reconnaissance de l'indépendance de Saint-Domingue⁶⁹. Il écrit :

« Je n'essayerai pas de décrire la douloureuse impression que produit sur mon esprit le spectacle de cette colonie que j'avais visitée en 1789 au temps de sa splendeur. [...] Bien que partisan très modéré des colonies, je ne puis cacher les regrets que me causa le sacrifice de nos droits sur Saint-Domingue⁷⁰ ».

Jurien de la Gravière accuse les gouvernements de la Restauration de ne pas chercher à sauvegarder l'intérêt supérieur de la France et déplore des choix absurdes :

« Au point de richesse et de puissance où la France est aujourd'hui parvenue, il lui eût été plus facile de rétablir l'ordre et la culture à Haïti que d'aller tenter au sein de l'océan Pacifique ou sur les rives de la Guyane des défrichements dont le succès est encore douteux⁷¹ ».

Une césure semble donc exister entre ceux qui observent les choses depuis Paris et ceux œuvrant sur le terrain. Ainsi est salué le gouverneur général des Antilles, le comte Danzelot, qui :

« Connaissait mieux que le cabinet des Tuileries la situation financière de notre ancienne colonie, et prévoyait qu'on n'en obtiendrait jamais que des promesses, tandis que si l'on savait attendre quelques années encore,

67 *Ibid.*, pp. 322-323.

68 Pierre Roch Jurien de la Gravière a commandé la station navale du Brésil, puis celle des Antilles et du golfe du Mexique, avant de devenir préfet maritime de Rochefort.

69 Le 17 avril 1825, une ordonnance du roi Charles X de France reconnaît l'indépendance contre une « indemnité d'indépendance ». Le 3 juillet suivant, une escadre de 14 navires de guerre se présente devant Port-au-Prince et l'émissaire du roi, le capitaine de vaisseau de Mackau se rend à terre pour informer le président Boyer de la décision du gouvernement français et le sommer, sous peine d'une déclaration de guerre et du blocus de tous les ports haïtiens, d'accepter les conditions de l'ordonnance qui outre le paiement d'une indemnité de 150 millions de francs aux anciens colons comprend l'octroi de privilèges douaniers exclusifs au commerce français.

70 *Ibid.*, pp. 316-317.

71 *Ibid.*, p. 317.

la force des choses nous rendrait certainement une possession sur laquelle nos droits étaient demeurés incontestés. Ce sentiment si sage dut céder à la pression de l'opinion publique, impatiente de consacrer une nouvelle émancipation⁷² ».

Enfin, l'amiral se fait également l'expression de frustrations à propos d'une utilisation *a minima* de la flotte par les autorités politiques. L'aire impériale française est un espace à garder, il faut parfois se montrer offensif pour le faire respecter. Les officiers ont cette mission chevillée au corps mais les ordres de modération du gouvernement sont parfois reçus avec de l'incompréhension. C'est ce que Jurien de la Gravière explique lorsqu'il relate les opérations qu'il mène aux Antilles en 1824. La France a des réclamations à faire valoir à la Havane et à Caracas à propos de forbans, soutenus par ces gouvernements, attaquant les navires français en mer des Antilles. Jurien écrit au ministre de la Marine que « les déprédations exercées contre notre commerce, et plus particulièrement les actes qui peuvent porter atteinte à l'honneur du pavillon français, doivent être repoussés avec vigueur⁷³ ». Le contre-amiral propose donc « au gouvernement français de [s]'emparer de tous les ports de la Côte-Ferme, complètement dégarnis à cette époque de troupes et d'approvisionnements. [...] Le débarquement d'un millier de soldats empruntés à la garnison des Antilles eût assuré le succès de cette entreprise⁷⁴ ». Son objectif est de se « saisir d'un gage qui assurât la prompte réparation des torts qu'on s'était donnés envers nous⁷⁵ », conformément aux vœux du ministre. Mais sa flotte n'a pu que gronder au large car « des raisons politiques dont je ne pouvais peut-être apprécier toute la portée ne permirent pas au gouvernement français d'agréer mes propositions⁷⁶ ». Peut-être qu'il ne peut apprécier complètement les données politiques, géopolitiques, diplomatiques, en tout cas il désigne l'origine du mal :

« On craignit sans doute de réveiller les ombrages de l'Angleterre, qui nous soupçonnait de vouloir compléter notre œuvre de restauration en rétablissant l'autorité de Ferdinand VII dans les colonies américaines, comme nous venions de la rétablir dans la Péninsule⁷⁷ ».

72 *Ibid.*, p. 316.

73 *Ibid.*, p. 311.

74 *Ibid.*, p. 311.

75 *Ibid.*, p. 312.

76 *Ibid.*

77 *Ibid.*

Jurien reçoit l'ordre de négocier et d'obtenir par une démonstration navale les réparations qu'il lui était interdit d'exiger par les armes. Il ne peut que confier à l'un de ses officiers, le capitaine de vaisseau Dupotet, la mission d'imprimer une crainte aux gouvernements visés. Mais l'adage ne dit-il pas « chien qui aboie ne mord pas » ?

Un changement de regard sur la mer : le développement de la peinture, du roman et du tourisme maritimes

En plus des souvenirs de la grandeur militaire française présents dans de nombreux esprits, de cette envie parfois brûlante de retrouver et de vivre de tels moments, et malgré la mise à distance de l'idée militaire, la mer et le naval parviennent, durant la Restauration, à se faufiler et à attirer l'attention de la société française des années 1820.

Image n°4 : Louis GARNERAY, *La bataille de Navarin*, huile sur toile, 1830, Musée d'art et d'histoire de Narbonne (Wikipédia Commons).



La peinture de paysage maritime permet à la mer et à la marine de reprendre une place croissante dans l'esprit et le cœur des Français. La clientèle privée est demandeuse de ce type de peinture. C'est donc pour étendre la clientèle des amateurs que, dès 1817, se développe la représentation des scènes côtières. En 1821, Louis Garneray, peintre du duc d'Angoulême, publie deux recueils de gravures, *Vues des côtes de la France* et *Les Ports de France*, qui font autorité sous la Restauration. Cet essor est également le fruit du tourisme maritime renaissant⁷⁸, sur lequel nous reviendrons plus loin. L'État encourage cela en même temps qu'il stimule la création de peintures historiques, mettant en scène la marine militaire d'hier et du moment en action. Les Bourbons restaurés favorisent la mise en avant dans le pays des sujets maritimes à travers les beaux-arts et le monde cultu-

78 Pierre MIQUEL, *Eugène Isabey, 1803-1886. La Marine au XIXe siècle*, Maurs-la-Jolie, Éditions de la Martinelle, 1980, tome II, pp. 22-23.



rel. Après 1815 se met en place une importante politique d'encouragement à l'art vivant national. Les années 1820 apparaissent aux contemporains comme un moment exceptionnel de vitalité culturelle⁷⁹. C'est une époque où le mécénat d'État est important⁸⁰. Les rois, surtout Charles X, instaurent un système d'encouragements, de récompenses et d'acquisitions : se distinguer dans les arts, c'est servir l'État, le roi, la France ; développer la peinture navale historique ou d'actualité, c'est participer au rehaussement du prestige de la couronne. Louis-Philippe Crépin se rend fameux grâce à son *Louis XVI visite le port de Cherbourg, 23 juin 1786*. Le ministère de l'Intérieur commande *L'entrée du môle de Saint-Domingue* et *Combat de la Poursuivante contre l'Hercule*. Les conflits dans lesquels s'engage la France et les batailles auxquelles prend part la marine militaire française font l'objet, de la part de l'État de demandes de mise en peinture. En 1824, Pierre-Julien Gilbert, élève de Crépin, propose un Épisode de la guerre d'Espagne en 1823 : l'attaque et la prise du fort de l'Île-Verte par les frégates françaises la *Guerrière* et la *Galatée* le 15 août 1823. Pour représenter la bataille de Navarin, Louis Garneray reçoit l'autorisation de se rendre sur place.

En vue de l'attaque sur Alger, Charles X, à l'instar de l'expédition d'Égypte de 1798, demande la constitution d'une équipe de peintres chargée d'accompagner l'armée et d'illustrer les événements, de montrer aux Français la gloire des armées françaises et le prestige de la couronne. Cette équipe rassemble des peintres déjà fameux, Louis-Philippe Crépin, Eugène Isabey, Théodore Gudin, Pierre-Julien Gilbert, mais aussi d'autres très prometteurs comme Siméon Fort, Ferdinand Wachsmuth, Adrien Lainé, Léon Morel-Fatio⁸¹. Comme lieu important de promotion de la peinture navale, le Salon doit être cité. Exposition de peinture et de sculpture, le Salon est un événement majeur qui rythme la vie artistique en France. Héritage de l'Académie royale de peinture et de sculpture du XVIII^e siècle, le Salon est organisé sans interruption sous la Révolution et l'Empire mais c'est durant la Restauration que l'événement⁸², pris en main par l'État, gagne en importance et se transforme en cérémonie solennelle. La mer et la marine y

79 Francis DÉMIER, *La France de la Restauration... op. cit.*, p. 531.

80 Marie-Claude CHAUDONNERET, « La politique artistique de la Restauration », in Jean-Yves MÖLLIER, Martine REID, Jean-Claude YON, *Repenser la Restauration*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2005, pp. 145-150.

81 Pierre MIQUEL, *op. cit.*, tome I, pp. 55-56.

82 Sous la Restauration, cinq Salons sont organisés (1817, 1819, 1822, 1824, 1827).

sont mis à l'honneur. Dans les comptes rendus dressés, une place privilégiée est accordée, au sein de la rubrique « Paysage », aux Marines. Les vues de ports, les tempêtes, et surtout les combats en mer accrochent et fascinent un large public. Louis-Philippe Crépin attire les regards avec une peinture exposée au Salon de 1819 intitulée *Combat de la Poursuivante contre l'Hercule*, combat vainqueur contre un vaisseau anglais en 1803. On le félicite parce qu'il a su traduire « la gloire nationale ».

Mais c'est surtout Théodore Gudin qui suscite l'engouement. Il est décrit comme le continuateur de Joseph Vernet. *L'incendie du Kent* obtient un prodigieux succès au Salon de 1827⁸³. Eugène Isabey fait également parler de lui en étant récompensé aux Salons de 1824 et de 1827.

La littérature n'est pas en reste pour soutenir ce mouvement. Le roman maritime est un moyen de connexion entre la mer et la population. C'est par son truchement que de plus en plus de Français découvrent le monde maritime : capitaines et mousses, explorateurs et caboteurs, pirates et corsaires, tous se croisent dans des aventures au succès éditorial grandissant en France et en Grande-Bretagne. Le roman maritime éclot et voit sa véritable floraison au XIX^e siècle, dans un temps où le romantisme a favorisé le rapport sentimental et métaphysique aux grands espaces, où la vogue du roman historique vient lui donner une existence, un public, une superficie de déploiement⁸⁴. Cette littérature commence à donner toute sa puissance à partir de la monarchie de Juillet, mais la Restauration accueille les premiers envols⁸⁵. Quelques écrivains rencontrent le succès durant les années 1820. Les récits de l'Américain James Fenimore Cooper ont beaucoup fait pour le développement de la littérature maritime en France.

En 1823, il publie *Le Pilote*. Installé à Lyon entre 1826 et 1829 comme consul des Etats-Unis, il publie *Le Corsaire rouge* en 1827⁸⁶ et *L'Écumeur des mers* en

83 Marie-Claude CHAUDONNET, *L'État et les artistes... op. cit.*, pp. 93-94.

84 Odile GANNIER, *Le roman maritime : émergence d'un genre en Occident*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011, p. 14.

85 Américo BERTUCCIOLI, *Les origines du roman maritime français*, Livourne, S. Belforte et C. Editori, 1931 ; René MONIOT BEAUMONT, *Histoire de la littérature maritime*, La Rochelle, La Découverte éd., 2008.

86 En 1836, dans la *Chronique de Paris*, au sein de sa critique qu'il rédige après la lecture de *l'Histoire de la marine* d'Eugène Sue, Théophile Gautier affirme : « Quant au mérite de l'idée première, elle n'appartient pas à M. Eugène Sue. Elle revient de droit à M. Fenimore Cooper, quoique Smolett eût déjà tracé dans ses romans des caractères de marins. *Le Pilote*



Image n°5 : Louis-Philippe CRÉPIN, *Combat de la Poursuivante contre l'Hercule*, 1803, huile sur toile, 1819, Musée national de la Marine (Wikipédia Commons).



1830 : « C'est bien certainement à l'heureuse interprétation romanesque que Fenimore Cooper donna à l'élément nautique dans *Le Corsaire rouge*, qu'il faut attribuer l'honneur d'avoir déterminé en France, vers 1830, le mouvement généralement connu sous le nom de littérature maritime⁸⁷ ». Dans cette tâche de promotion de la mer dans la littérature, il marche avec d'autres. Prosper Mérimée s'essaye à ce genre avec *Tamango*, véritable réquisitoire paru dans *La revue de Paris* le 4 octobre 1829. En mars 1830, Eugène Sue donne, dans *La Mode*, trois livraisons de *Kernok le pirate*, avant de remettre, la même année et au même journal, en quatre livraisons *El Gitano ou Les contrebandiers espagnols*. Les récits de souvenirs, de voyages se développent. En 1821, Louis Garneray, déjà peintre de marine reconnu, met un pied dans le domaine littéraire en enrichissant de ses notes et de son expérience vécue un récit d'Auguste-François Chomel intitulé *Histoire du sergent Favigny, ou Dix ans de captivité sur les pontons anglais*⁸⁸. Un certain nombre d'écrivains de marine sont eux-mêmes des marins, ou au moins ont fait l'expérience de la navigation⁸⁹. Mais cette littérature n'est pas destinée à des érudits, malgré l'utilisation d'un vocabulaire spécifique et d'une inscription précise dans l'histoire⁹⁰. Beaucoup de ces récits maritimes paraissent sous forme de feuillets dans les journaux, pour toucher le plus possible de personnes et mettre à leur portée ce monde marin dont la société française s'émerveille de plus en plus.

Avec la mise en avant de la peinture maritime et l'éclosion du roman du même genre, la Restauration correspond aussi à une époque de mutations économiques et idéologiques qui change le regard posé sur la mer. Alain Cabantous parle d'un véritable « engouement des populations de l'intérieur⁹¹ ». Un besoin pour de

et *Le Corsaire rouge* sont et demeureront je pense, les chefs-d'œuvre du genre » (*Souvenirs de théâtre, d'art et de critique*, 1903, p. 21).

87 Georgette BOSSET, *Fenimore Cooper et le roman d'aventure en France vers 1830*, Paris, Vrin, 1928, p. 107.

88 Louis Garneray est lui-même prisonnier des Britanniques de 1806 à 1814. Il raconte plus précisément ses souvenirs cette période de sa vie dans *Mes pontons*, publié sous forme de feuillets en 1851 dans le journal *La Patrie*. Laurent MANŒUVRE (éd.), *Louis Garneray : 183-1857 ; peintre, écrivain, aventurier*, Arcueil, Anthèse, 1997.

89 Odile GANNIER, *op. cit.*, p. 510.

90 *Ibid.*, p. 18.

91 Alain CABANTOUS, « L'histoire maritime : objet de recherche ou leurre historiographique », Christiane VILLAIN-GANDOSSI, Éric RIETH (éd.), *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherches*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2011, pp. 33-43.



Image n°6 : John JARVIS, Portrait de *James Fenimore Cooper*, 1822, New York State Historical Association (Wikipédia Commons).

nouveaux usages de la mer apparaîent. Les voyageurs, littérateurs, artistes-peintres et touristes s'en font l'écho, alimentent cette revendication nouvelle et façonnent ces nouveaux usages⁹². C'est par eux que le côté militaire de la mer retrouve petit à petit une place dans l'esprit des Français. Depuis au moins le milieu du XVIII^e siècle, la visite du port, la promenade le long des quais et des jetées traduisent une fascination exercée par le bord de mer. Grâce à son œuvre, Joseph Vernet constitue la vue portuaire en panorama privilégié, le site portuaire devenant l'archétype du point de vue⁹³. Il est relayé en cela par Louis-Philippe Crépin ou les frères Ozanne. En plus de la beauté du paysage, on vient à la fois mesurer et contempler la grandeur du royaume. Un des premiers soucis du touriste consiste à estimer la qualité des défenses du lieu qui se déploie sous ses yeux, imaginant l'irruption ou le bombardement d'une flotte adverse⁹⁴. Durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, le blocus britannique prive le visiteur de beaucoup de ce qu'il vient chercher, pour ne lui proposer très souvent qu'un spectacle de désolation. La Restauration signifie le retour de cette promenade portuaire. Les auteurs l'intègrent à l'itinéraire qu'ils préconisent dans leurs ouvrages. On vient découvrir le pittoresque des lieux, on se pâme devant la monumentalité des défenses et des installations portuaires, le tout étant stimulé, en France, par la nostalgie de grandeur maritime du règne de Louis XVI⁹⁵.

Conclusion

Depuis leur enfance, Louis XVIII et Charles X ont une certaine connaissance du monde naval. Conscients que celui-ci participe au rehaussement du prestige de la couronne et au rayonnement de la France, les deux monarques soutiennent les hommes et les initiatives visant à promouvoir la marine militaire, son histoire, son actualité et son redressement, au sein d'une société française postnapoléonienne s'interrogeant sur la place que doit maintenant occuper le fait militaire

92 Gérard LE BOUÉDEC, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e siècle au XX^e siècle », in Frédéric CHAUVAUD, Jacques PERET (dir.), *Terres marines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, pp. 29-37.

93 Alain CORBIN, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir de rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, 2010, p. 216.

94 *Ibid.*, p. 219.

95 Cet appétit des promenades portuaires se rencontre aussi en Grande-Bretagne, mais stimulé, lui, par l'exaltation des victoires récentes. *Ibid.*, p. 223.

dans la marche du pays.

Paradoxalement, le monde militaire, ici naval, souffre d'une mauvaise image dans un contexte de remise en cause de la place des armées dans la nation et l'État. Mais en même temps, l'armée navale et le monde qui gravite autour d'elle reste bien présent dans l'esprit de beaucoup de Français, les arts et le monde culturel participant à cet entretien, et continue d'être un des éléments de prestige national, que l'on met en avant et dont on garde le souvenir de grandeur d'antan.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLAIN, Jean-Claude, (éd.), *Histoire de la diplomatie française*, Paris, Perrin, 2005.
- BARBEY, Jean, *Le Conseil des ministres sous la Restauration*, Éditions Domat-Montchrestien, Paris, 1936.
- BERTAUD, Jean-Paul, *Quand les enfants parlaient de gloire : l'armée au cœur de la France de Napoléon*, Paris, Aubier, 2006.
- BERTUCCIOLI, Américo, *Les origines du roman maritime français*, Livourne, S. Belforte et C. Editori, 1931.
- BOSSET, Georgette, *Fenimore Cooper et le roman d'aventure en France vers 1830*, Paris, Vrin, 1928.
- CENAT, Jean-Philippe, *Le roi stratège : Louis XIV et la direction de la guerre (1661-1715)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2010.
- CHALINE, Olivier, *La mer et la France. Quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, Flammarion, 2016.
- CHAUDONNERET, Marie-Claude, *L'État et les artistes, de la Restauration à la monarchie de Juillet (1815-1833)*, Paris, Flammarion, 1999.
- CHAUDONNERET, Marie-Claude, « La politique artistique de la Restauration », in Jean-Yves MÖLLIER, Martine REID, Jean-Claude YON, *Repenser la Restauration*, Paris, Nouveau Monde Éditions, 2005, pp. 145-150.
- CLÉMENT, Jean-Paul, *Charles X : Le dernier Bourbon*, Paris, Perrin, 2015.
- CORBIN, Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Flammarion, 2010.
- COUSTIN, François de, *Louis XIX, duc d'Angoulême*, Paris, Perrin, 2017.
- DALISSON, Rémi, *Au plus près du peuple : les voyages politiques de Napoléon III*, Paris, Vendémiaire, 2022.
- DÉMIER, Francis, *La France de la Restauration (1814-1830) : l'impossible retour du passé*, Paris, Folio, 2012.
- DRAPEYRON, Ludovic, *Les deux Buache et l'éducation géographique de trois rois de France (Louis XVI, Louis XVIII, Charles X)*, Paris, Institut géographique de Paris, 1888.

- DRÉVILLON, Hervé, Olivier WIEVIORKA, Olivier, (éd.), *Histoire militaire de la France. Tome I, des Mérovingiens au Second Empire*, Paris, Perrin, 2018.
- GABARD, Louis, *Le voyage dans le Midi du comte de Provence, frère de Louis XVI (1777)*, Marseille Gaussen, 2021.
- GANNIER, Odile, *Le roman maritime : émergence d'un genre en Occident*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2011.
- GIRARDET, Raoul, *La société militaire de 1815 à nos jours*, Paris, Perrin, 1998.
- GIRAULT DE COURSAC, Pierrette, *L'éducation d'un roi : Louis XVI*, Paris, François-Xavier de Guibert, 1995.
- GIRAULT DE COURSAC, Paul et Pierrette, *Provence et Artois. Les deux frères de Louis XVI*, Paris, François-Xavier de Guibert, 1999.
- HENWOOD, Annie, « Un prince en Bretagne : sur les pas du comte d'Artois de Saint-Malo à Nantes (mai 1777) », *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, vol. 60, 1983, pp. 162-178.
- LE BOUÉDEC, Gérard, « L'évolution de la perception des zones côtières du XV^e siècle au XX^e siècle », in Frédéric CHAUBAUD, Jacques PERET (dir.), *Terres marines*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, pp. 29-37.
- LENTZ, Thierry, (dir.), *Dictionnaire des institutions du Consulat et de l'Empire*, Paris, Tallandier, 2017.
- LENTZ, Thierry, *Pour Napoléon*, Paris, Perrin, 2021.
- MANŒUVRE, Laurent, (éd.), *Louis Garneray : 183-1857 ; peintre, écrivain, aventurier*, Arcueil, Anthèse, 1997.
- MANSEL, Philippe, *Louis XVIII*, Paris, Perrin, 1981.
- MIQUEL, Pierre, *Eugène Isabey, 1803-1886. La Marine au XIX^e siècle*, Maurs-la-Jolie, Éditions de la Martinelle, 1980,
- MONIOT BEAUMONT, René, *Histoire de la littérature maritime*, La Rochelle, La Découverte éd., 2008.
- MORISSEY, Robert, *Napoléon et l'héritage de la gloire*, Paris, PUF, 2010.
- MORMICHE, Pascale, *Devenir prince. L'école du pouvoir en France. XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, CNRS Éditions, 2009.
- PETITEAU, Natalie, *Lendemains d'Empire. Les soldats de Napoléon dans la France du XIX^e siècle*, Paris, Boutique de l'histoire, 2003.
- VIAL, Charles-Éloi, *Histoire des Cent-Jours*, Paris, Perrin, 2021.
- VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, RIETH, ÉRIC, (éd.), *Pour une histoire du fait maritime : sources et champs de recherches*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2011.



Lev Nikolaevič Tolstoj in uniforme di capitano d'artiglieria

Storia Militare Contemporanea

Articoli / Articles

- Place and the Nature of Battle,
by JEREMY BLACK
- The Philosopher as the Strategist,
by EMANUELE FARRUGGIA
- Les Français et les Bourbons
restaurés face à la mer. 1815-1830,
par GAËTAN OBÉISSART
- European Cavalry, 1815-1871,
by GERVASE PHILLIPS
- I battaglioni provvisori
dell'esercito borbonico,
di FERDINANDO ANGELETTI
- Sbandata e fuga di un esercito.
Cittaducale, pomeriggio del 7 marzo 1821,
di LINO MARTINI
- Venice alone. The last to stand 1848-1849,
di FEDERICO MORO
- La Pirofregata corazzata *Re d'Italia*,
di ALDO ANTONICELLI
- Cristeros en el siglo XIX.
La guerra de los Religioneros 1873-76,
por ULISES INIGUEZ MENDOZA
- La struttura della popolazione militare
italiana durante la Grande Guerra,
di ALESSIO FORNASIN e GIULIANA FRENI
- Le polizze speciali di assicurazione per i
combattenti della Grande Guerra
di PIETRO VARGIU
- Douglas Haig's Reports about the Battle
of the Lys: A Critical Analysis,
by JESSE PYLES
- Il potere aereo e la Regia Aeronautica
nel primo dopoguerra,
di DAVIDE BORSANI
- Proteste inascoltate l'uso dei gas
durante la guerra d'Etiopia,
di CHRISTIAN CARNEVALE
- Reactionaries or Realists?
The British Cavalry and
Mechanization in Interwar Period,
by ALARIC SEARLE
- The Road to Defeat, The Reorganisation
of the Italian Army After the Winter
1940-41,
by PIERPAOLO BATTISTELLI
- Eric Axelson and the History
of the Sixth SA Armoured Division in Italy,
1943-45,
by IAN VAN DER WAAG
- Pubblica sicurezza e ordine sociale.
(1941-1952),
di GIOVANNI CERCHIA
- L'esercito di Roma antica alla Mostra
Augustea della Romanità,
di ANNA MARIA LIBERATI

Studi • Caserta sede del Quartier Generale delle Forze Alleate (AFHQ) di IPPOLITO GASSIRÀ

• Il Progetto Calabrone (Bumblebee) di MARIO ROMEO

Recensioni / Reviews

- LOUIS-FERDINAND CÉLINE, *Guerre*
(di RICCARDO GIOVANNETTI)
- EMIL LEDERER, *Sociologia della GM*
(di ALVISE CAPRIA)
- MICHAEL O'HANLON, *Military History for
the Modern Strategist*.
(by JEREMY BLACK)
- JEREMY BLACK, *History of Artillery*
(by MATTEO MAZZIOTTI DI CELSO)
- ALESSANDRO BONVINI (cur.), *Men in Arms
Insorgenza e contro-insorgenza*
(di LUCA DOMIZIO)
- ALDO ANTONICELLI, *L'evoluzione
dell'artiglieria navale 1780 - 1862*
(di GIAMPAOLO ALMIRANTE)
- ALDO ANTONICELLI, *L'odissea della fregata
La Regina 1838-39*
(di COMESTOR)
- MAURO FERRANTI, *Eugenio di Savoia-
Carignano*
(di ALDO ANTONICELLI)
- UMBERTO BARDINI, *Tra i Mille di
Garibaldi. I fratelli Bronzetti*
(di LIVIANA GAZZETTA)
- ERCOLE RICOTTI, *Scritti sull'istruzione
militare* a cura di F. Iéva
(di GIAMPIERO BRUNELLI)
- ALESSANDRO CAPONE (cur.), *La prima
guerra italiana. Il brigantaggio*
(di LUCA DOMIZIO)
- GIULIO TATASCIORE, *Briganti d'Italia.
Storia di un immaginario romantico*
(di LUCA DOMIZIO)
- MARCO ROVINELLO, *Fra servitù e servizio.
La leva in Italia 1861-1914*
(di LUCA GOMIERO)
- ROLF WÖRSDÖRFER, *Isonzo 1915-1917.
Völkerschlachten am Gebirgsfluss*
(by PAOLO POZZATO and MARTIN SAMUEL)
- OTTO GALLIAN, *Monte Asolone 1917-18:
il 99. k. u. k. IR sul Monte Grappa*
(di VIRGILIO ILARI)
- DAVIDE BORSANI, *Potere Aereo e disarmo.
La Regia Aeronautica e diplomazia*
(di VIRGILIO ILARI)
- TIM LUCKHURST, *Reporting the Second
World War. The Press and the People*
(by GRAHAM MAJIN)
- KLAUS H. SCHMIDER, *Hitler's Fatal
Miscalculation. Why Germany
Declared War on the United States*
(by JEREMY BLACK)
- WILLIAM J. NUTTAL, *Britain and the Bomb:
Technology, Culture and the Cold War*
(di DAVIDE BORSANI)
- MATTEO DE SANTIS, *Fantasmia dalla
Russia. Il mistero dei dispersi italiani*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- CARMELA ZANGARA, *10 luglio 1943
testimonianze dei Licatesi*
(di VIRGILIO ILARI)
- ROBERTO SPAZZALI, *Il disonore delle armi.
Settembre 1943 alla frontiera orientale*
(di VIRGILIO ILARI)
- LORENZA POZZI CAVALLO, *Luigi Cavallo.
Da Stella Rossa al 1953*
(di LUCIANO BOCCALATTE)
- GIANLUCA BONCI, *Controguerriglia.
Un'analisi di casi storici*
(di LORENZO LENA)
- MARIO CALIGIURI, *La Questione
Meridionale 1918-1946*
(di RENATA PILATI)
- LILIOSA AZARA, *Un nuovo corpo dello
Stato. La polizia femminile in Italia*
(di ANNA MARIA ISASTIA)
- SILVIO LABBATE, *L'Italia e la missione
di pace in Libano 1982-84*
(di FEDERICO IMPERATO)
- FABRIZIO VIELMINI, *Kazakistan
fine di un'epoca*
(di ANTHONY TRANSFARINO)