

Université de Montréal

La pensée navale et le débat sur la torpille en Angleterre
au cours de la décennie 1880

Par
Gabriel Sauvé

Département d'histoire
Faculté des arts et des sciences

Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures
en vue de l'obtention du grade de
maître ès sciences en histoire

Août 2010

© Gabriel Sauvé, 2010

Université de Montréal
Faculté des études supérieures et postdoctorales

Ce mémoire intitulé

La pensée navale et le débat sur la torpille en Angleterre
au cours de la décennie 1880

présenté par
Gabriel Sauvé

a été évalué par un jury composé des personnes suivantes :

Paul Létourneau, président-rapporteur
Carl Bouchard, directeur de recherche
Martin Laberge, co-directeur de recherche
Samir Saul, membre du jury

Résumé

L'évolution du débat sur la pensée navale en Angleterre de la décennie 1880, suivant la fin d'une période d'intenses changements technologiques dans les marines de guerre est marquée par le déclin d'un mode de réflexion matériel et l'ascension, à partir des années 1885 et 1886, de l'école historique de John Knox Laughton. Selon la méthode matérielle, populaire au cours de la période de transformation technique, la guerre sur mer est entièrement tributaire du Progrès, tandis que, pour les tenants de la méthode historique, des principes et des leçons immuables la régissent. À travers l'évolution de ce débat, on constate l'introduction, par la Jeune École française, d'une perspective matérialiste et de la stratégie navale comme objet de réflexion, et son exploitation par l'école historique anglaise. L'émergence de la stratégie comme sujet de débat coïncide donc avec le triomphe de l'école historique.

Croyant que la torpille allait démocratiser la puissance navale en empêchant le belligérant le plus puissant d'user de sa maîtrise des mers, la Jeune École connut un succès fulgurant qui déborda des côtes françaises et atteint l'Angleterre. Néanmoins, les matérialistes anglais, demeurant beaucoup plus modérés que les français, furent finalement marginalisés par une école historique utilisant les exagérations de la Jeune École, dont les insuffisances sont apparues lors des manœuvres de l'été 1886, pour disqualifier entièrement la méthode matérielle. Étudiant les débats du *Royal United Service Institution Journal*, ce mémoire démontre l'existence, en Angleterre, au cours de la décennie 1880, d'un débat polarisé au contraire d'une historiographie ne montrant que l'ascension des précurseurs de Mahan et de l'école historique.

Mots clés : Angleterre, France, stratégie, tactique, pensée navale, Jeune École, torpille, *torpedoist*, *Royal United Service Institution Journal*, *Royal Navy*.

Abstract

Great Britain saw in the 1880s, at the end of a period of intense technical change and before the publication of Mahan's classic on Sea Power, the decline of the material way of thinking about naval affairs and the rise, from the years 1885 and 1886, of the historical school of John Knox Laughton. Proponents of a material method established the idea that technological change altered naval warfare in a fundamentally way. They were, however, opposed by the partisans of a historical method who supported the idea that naval warfare is set on some timeless principles which can be discovered by the use of the methods of the new historical profession. Throughout the decade, the material method, successful in an era of rapid technological change, quickly subsumed to Mahan's precursors. In a debate originally dominated by tactics, we observe the introduction of strategy by the French materialist *Jeune École*. Consequently, strategy became the core of the historical school and seems closely linked to the rise of strategy as a subject of reflection.

The *Jeune École* believed that the torpedo would democratize Sea Power in making the powerful navies to use its mastery over the oceans. The *Jeune École*'s original success was so great, in France and abroad, that it influenced the English's debate. Although materialists in Great Britain were more moderate than in France, they finally got marginalize by the historical school using the *Jeune École*'s wildest claims to disqualify the materialist point of view. Studying the debates through the *Royal United Service Institution Journal*, this thesis shows the existence, in Great Britain, of a debate centered on two method of thinking naval warfare and contributes to reassess current historiography which still focuses solely on the rise of Mahan's precursors.

Key words: England, France, strategy, tactic, naval thought, naval warfare, *Jeune École*, torpedo, torpedoist, Royal United Service Institution Journal, Royal Navy.

Table des Matières

TABLE DES MATIÈRES	V
INTRODUCTION.....	1
PREMIER CHAPITRE.....	7
L'HISTORIOGRAPHIE SUR LES MARINES FRANÇAISE ET ANGLAISE DE LA FIN DU XIX ^E SIÈCLE :	
PENSÉE NAVALE ET « NAVAL POLICY ».....	8
<i>La Royale</i>	8
<i>La Royal Navy</i>	10
LE PROGRÈS TECHNIQUE DU MILIEU DU XIX ^E SIÈCLE.....	15
INCERTITUDE DOCTRINALE.....	18
LA MÉTHODE MATÉRIELLE ET LA MÉTHODE HISTORIQUE.....	21
LA JEUNE ÉCOLE.....	25
<i>Le premier système</i>	26
<i>Le second système</i>	30
<i>Le succès politique</i>	32
<i>Retour au premier système</i>	33
LA JEUNE ÉCOLE À L'INTERNATIONALE.....	34
DEUXIÈME CHAPITRE : 1880-1884	37
UN DÉBAT MODÉRÉ ET NON CONCLUANT.....	37
<i>L'incertitude technique</i>	37
<i>La subordination de la stratégie à la tactique</i>	41
LE DÉBAT SUR LA TORPILLE ET LE TORPILLEUR.....	43
<i>Le capitaine Samuel Long et l'évolution du blocus, février 1881</i>	46
<i>Le vice-amiral Dowell et la torpille conjuguée au futur, mars 1881</i>	49
<i>Le capitaine Harris et le consensus matérialiste, juin 1882</i>	51
<i>Nathaniel Barnaby, directeur des constructions navales, et les limites du cuirassé, février 1883</i>	54
<i>Le capitaine Harris et la torpille : une arme anglaise, avril 1883</i>	58
LA HOME DEFENCE.....	63
CONCLUSION.....	69
TROISIÈME CHAPITRE : 1885-1889	71
LES CRISES POLITIQUES.....	72
LE DÉBAT SUR LA TORPILLE ET LE TORPILLEUR.....	77
<i>Le commandant E. P. Gallwey et le torpedo-boat destroyer, mars 1885</i>	77
<i>John Knox Laughton et l'histoire, juin 1885</i>	81
<i>Le contre-amiral Edmund Fremantle et la Jeune École, février 1886</i>	85
<i>Le lieutenant Frederick C. D. Sturdee et les torpedoists</i>	93
<i>Le capitaine Harris et la primauté de l'éperon</i>	96
LA VICTOIRE CONSERVATRICE.....	100
CONCLUSION.....	105
CONCLUSION.....	108
BIBLIOGRAPHIE.....	114
ANNEXE : LE HMS POLYPHEMUS.....	I

Introduction

L'étude de l'histoire de la pensée navale se consacre à l'analyse du versant intellectuel du phénomène guerrier. Il est possible de la définir en empruntant la définition qu'en donne Michel Depeyre :

La "pensée navale" déborde [...] très largement de la tactique et de la stratégie, puisqu'elle intègre tout processus de création intellectuelle qui vise à étudier les modalités mises en œuvre afin de parvenir à un succès sur l'Autre, ou à un contrôle d'un espace maritime donné. [...] Le travail des auteurs a pour fin cette quête de la méthode la plus efficace ou de la solution la meilleure pour résoudre les problèmes d'une puissance qui engage ses forces sur les mers¹.

Pour étudier cette facette de l'histoire, le XIX^e siècle nous semble particulièrement fertile. En effet, le passage de la voile à la vapeur et les nombreuses innovations techniques qui altèrent l'aspect et la nature des marines de cette époque provoquent les réflexions les plus diverses sur ce qu'est, sur ce que sera, ou sur ce que devrait être, la prochaine guerre maritime.

Pour étudier l'évolution de la pensée navale en Angleterre, nous avons choisi la décennie 1880. Premièrement, cette période précède la publication de l'ouvrage fondamental du contre-amiral américain Alfred Tayler Mahan, *The Influence of Sea Power upon History : 1660-1783*, paru en 1890². Ce volume, appliquant les leçons de la marine à voiles à l'ère de la vapeur, remporta dès sa publication un tel succès et structura tant et si bien la pensée navale, dès sa publication, que les penseurs précédant Mahan sont longtemps restés dans son

¹ Michel Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, Paris, Economica, 2003, p.11.

² Alfred Tayler Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, New York, Dover Publications, 1987 [1890].

ombre³. Deuxièmement, la décennie 1880 se situe à la fin d'une période d'évolution technologique et d'application technique effrénées ayant révolutionné le matériel, l'aspect et les manières de faire des marines de guerre. Précédant de peu le triomphe des dogmes mahaniens, la réflexion de la fin de cette période présente un intérêt particulier pour étudier une pensée navale originale. Comme nous le verrons, alors qu'une école de pensée matérialiste, la Jeune École, émerge en France, la pensée navale anglaise est entraînée sur la voie historique, préparant le terrain à Mahan. Si l'historiographie anglophone étudia sommairement les origines de l'école historique, leurs opposants matérialistes sont, quant à eux, restés largement inconnus. Notre mémoire s'intéressera principalement à cette pensée matérielle qui, oubliée des historiens anglo-saxons, a vu par conséquent ses idées fortement dépréciées.

Nous verrons donc dans ce mémoire le débat de méthode, en Angleterre, qui opposait ceux qui réfléchissaient la guerre à partir du progrès et ceux qui la pensaient à partir de l'histoire. Or, la Jeune École française eut un impact significatif sur la pensée navale anglaise et nous verrons les rapprochements possibles entre les débats des deux côtés de la Manche. Nous verrons également que la transition entre un débat largement matériel et un débat devenu essentiellement historique se situe précisément entre l'automne 1884 et l'été 1886.

³ Andrew D. Lambert, *The foundations of Naval History : John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*, London, Chatham Pub., 1998, p.12.

Pour étudier l'évolution de la pensée navale en Angleterre au cours de la décennie 1880, nous emploierons pour l'essentiel une sélection d'articles et de conférences publiées à l'époque dans la revue de la *Royal United Service Institution (R.U.S.I.)*. En outre, des mémorandums issus des archives de l'amirauté britannique, déposés aux *National Archives* de Kew seront par moments mis à profit. Le *R.U.S.I. Journal*, créé en 1857, maintient encore ses activités et a comme objectif de susciter et de permettre la réflexion sur des sujets touchant tous les aspects des questions militaires. Publiant, au cours de la décennie 1880, un peu plus de 1000 pages par année, le *R.U.S.I.* permettait l'expression d'une diversité d'opinions. Les conférences reproduites dans le *R.U.S.I. Journal* présentent le double intérêt d'inclure les commentaires ayant été formulés à cette occasion ainsi qu'une réponse générale du conférencier : l'ensemble est, par conséquent, très utile pour reconstruire les débats navals de l'époque. En plus des réactions sur le vif, les membres de l'assistance qui le désiraient pouvaient avoir accès au texte de la communication avant sa lecture et, conséquemment, avaient souvent préparé une réponse structurée et argumentée.

Bien qu'elles aient été ouvertes à tous, les conférences étaient généralement écrites par et pour des militaires. Pour les historiens, l'un des intérêts de ces conférences et de ces débats est la présence, dans l'assistance venue assister et commenter les communications, d'hommes disposant d'une influence considérable. En effet, des individus comme le *First Sea Lord* de la première moitié de la décennie, Sir Astley Cooper Key, et le très célèbre

amiral qui a forcé le passage des Dardanelles en 1878-1879, Sir Geoffrey Hornby, président parfois les séances et y assistent souvent. Courus par les militaires, les sujets des débats qui nous intéressent l'étaient généralement peu par les civils; malgré la popularisation des enjeux navals au cours de la décennie, la situation ne changea que très peu. Les quelques civils préparant ou commentant une conférence étaient généralement impliqués dans les affaires navales, tels des parlementaires ou des représentants de firmes de construction navale, d'assurances maritimes ou d'armateurs.

Les articles analysés dans ce mémoire ont comme point commun de traiter de tactique et parfois de stratégie navale. Or relativement peu d'articles correspondent à ces critères. En effet, la majorité des articles et des conférences alors publiés portaient sur des sujets militaires et une part substantielle de ceux portant sur la marine tendait fortement vers l'étude matérielle et organisationnelle. Cependant, le sujet de la tactique et de la guerre d'escadre fut suffisamment abordé pour constituer un corpus de sources qui nous permettra de faire l'étude du débat autour des trois armes : le canon, l'éperon et la torpille.⁴

Les historiens ont jusqu'à présent utilisé le *R.U.S.I. Journal* essentiellement pour étayer les travaux biographiques des prédécesseurs de Mahan. Ces penseurs, cherchant dans l'histoire des leçons susceptibles d'aider à prévoir les modalités de la guerre de l'avenir, sont principalement, John Colomb, Phillip Colomb et John Knox Laughton. Les ouvrages du Canadien

⁴ Pour l'ensemble de la décennie, nos critères ont limité à 25 la sélection des articles et conférences utiles à notre démonstration.

Donald Schurman et du Britannique Andrew Lambert sont représentatifs de cette tendance⁵. En suivant seulement l'évolution de la pensée historique, la méthode matérielle, influencée par le progrès technique, a été placée dans l'ombre. Nous croyons que cette étude approfondie du *R.U.S.I. Journal* nous permettra de la mettre en lumière. En outre, des historiens n'ont utilisé le *R.U.S.I. Journal* qu'à quelques occasions, pour illustrer leurs propos⁶. Ceux-ci, comme Schurman et Lambert, ne perçoivent pas le conflit entre deux méthodes, se contentant d'observer l'ascension de la pensée historique. Nous croyons qu'un pan important de la pensée navale anglaise a ainsi été ignoré et déprécié et que le riche contenu du *R.U.S.I. Journal* mérite une analyse historique de plus grande ampleur.

Pour tirer la pensée matérialiste anglaise de l'ombre dans laquelle elle fut plongée, nous commencerons en consacrant un premier chapitre à l'historiographie anglophone et francophone sur les marines française et anglaise, ainsi qu'une mise en contexte de notre sujet dans une époque peu étudiées. Un second chapitre sera consacré au débat sur les armements en Angleterre de 1880 à 1884, époque durant laquelle le débat est fortement centré sur le matériel, comme dans les décennies précédentes. Finalement, un troisième chapitre concernera, quant à lui, la période qui va de 1885 à 1889 et qui constitue le point de départ de l'influence profonde que devait acquérir

⁵ *Ibid*; D. M. Schurman, *The Education of a Navy : The Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*, Malabar, Fla., R.E. Krieger Pub. Co., 1984 [1965].

⁶ Par exemple, Matthew Allen, « The Origins, Conduct and Outcome of the British Naval Exercises of 1885 », *Mariner's Mirror*, vol.91 (no.3), 2005; Alan Cowpe, « The Royal Navy and the Whitehead Torpedo », dans Bryan Ranft (dir.), *Technical Change and British Naval Policy, 1860-1939*, London, Hodder and Stoughton, 1977; M. S. Partridge, « The Royal Navy and the End of Close Blockade », *Mariner's Mirror*, vol.75 (no.2), 1989.

l'école historique. Nous observerons ainsi la transformation graduelle d'un débat indécis, matériel et tactique en un autre, polarisé, historique et stratégique.

Premier chapitre

Dans ce premier chapitre, nous mettrons en place les éléments formant le contexte historique et doctrinal du débat tactique et stratégique de la décennie 1880, tout en le situant dans le contexte historiographique actuel. Après avoir mis en lumière la teneur du travail accompli par les historiens sur les marines française et anglaise, dans le monde francophone et anglophone, nous verrons comment l'effervescence du progrès technique du milieu du XIX^e siècle a introduit une profonde incertitude doctrinale dans la pensée navale de cette époque. Nous observerons ensuite de quelle manière les travaux de Michel Depeyre et ceux d'Hervé Coutau-Bégarie décomposent les débats de pensée navale de cette époque en deux écoles : une première école matérielle, progressiste et moderniste, s'opposant à une seconde école, historique et conservatrice. Nous nous concentrerons ensuite sur l'ascension du courant matérialiste incarné par la Jeune École, au cours de la décennie 1880, en France. Ce sujet ayant fait l'objet de plusieurs travaux récents d'historiens français, il constituera un point de comparaison constant lorsque, au cours des prochains chapitres, nous nous proposerons d'analyser le débat matériel/historique en Angleterre.

L’historiographie sur les marines française et anglaise de la fin du XIX^e siècle : pensée navale et « naval policy »

La Royale

De la Seconde Guerre mondiale jusqu’à récemment, l’historiographie de la marine française a traversé une période creuse. En effet, mis à part des travaux sur certains conflits, la pauvreté de l’historiographie permet à Hervé Coutau-Bégarie de noter le « double désintérêt, de la Marine et de l’Université »⁷ pour l’histoire navale. De plus, cette pauvreté est accentuée dans le cas de l’étude du XIX^e siècle, période de paix relative sur les mers, ce qui autorise Coutau-Bégarie, en 1997, à renouveler ce que déplorait Étienne Taillemite en 1960 en parlant du « champ encore bien inculte de l’histoire [navale] du XIX^e siècle »⁸. Pourtant, en partie sous l’impulsion de Coutau-Bégarie, l’historiographie francophone sur le sujet a commencé à se renouveler. Ce renouveau, dont le point de départ se situe dans les années 1990, et dans lequel notre travail s’inscrit, s’est principalement articulé autour de l’étude de la *pensée* navale⁹. Trois ouvrages présentent une importance particulière pour le sujet et la période que nous nous proposons d’étudier.

Premièrement, l’ouvrage classique sur la marine française pour la période est celui de l’américain Theodore Ropp, publié en 1937¹⁰. Comme

⁷ Hervé Coutau-Bégarie, *L’histoire maritime en France*, (2^e éd., rev. et augm.^e éd.), Paris, Economica, 1997, p.17.

⁸ Étienne Taillemite, cité dans *ibid.*, p.37.

⁹ Pour en comprendre la mesure, il faut consulter les articles des 8 volumes de *L’Évolution de la pensée navale*, publiés entre 1991 et 2007, sous la direction de Hervé Coutau-Bégarie.

¹⁰ Theodore Ropp & Stephen S. Roberts, *The Development of a Modern Navy : French Naval Policy, 1871-1904*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1987 [1937].

plusieurs auteurs de cette génération, Ropp ne défend pas une thèse, mais tente plutôt de rendre compte de la « réalité ». Il choisit néanmoins d'examiner particulièrement l'étude du problème naval français : « rendre le plus faible plus fort que le fort ». Pour ce faire, Ropp ne s'attarde pas tant à la réflexion stratégique qu'à l'étude des politiques navales, qu'il situe dans le contexte de la popularisation des enjeux maritimes et des tensions internationales de la fin du XIX^e siècle. Il est à noter que la bibliographie bilingue complémentaire, ajoutée lors de la réédition de 1987, qui comprend tout ce qui fut écrit sur le sujet depuis dépasse à peine une page. Cet état de fait illustre bien la désaffection, autant en France que dans le monde anglo-saxon, pour l'étude de la marine française. Encore aujourd'hui, l'ouvrage de Ropp reste le seul à traiter de ce sujet de manière exhaustive et il ne fut jamais complètement révisé par l'historiographie récente. Il faut également ajouter que très peu d'ouvrages concernant la marine française de la fin du XIX^e siècle sont disponibles en langue anglaise, confortant ainsi l'importance de Ropp.

Plus récemment, en 2003, Michel Depeyre apporta une contribution significative à l'étude de l'évolution de la pensée navale en publiant son ouvrage sur le XIX^e siècle¹¹. Selon lui, l'étude des penseurs navals du siècle démontre que « la prise de conscience de l'existence d'une stratégie sur laquelle on puisse réfléchir, mais aussi agir, est le fait essentiel du XIX^e siècle. »¹² Ce faisant, il met en lumière le conflit entre les pensées matérielle et historique, la première étant progressiste et la seconde conservatrice.

¹¹ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*.

¹² *Ibid.*, p.523.

Finalement, le troisième ouvrage significatif à notre travail est celui de Martin Motte, publié en 2004¹³. Excellente et volumineuse analyse adaptée de sa thèse, elle porte sur la Jeune École entre 1870 à 1914. À travers cet ouvrage, Motte dépeint l'évolution de la pensée navale française et son lent apprentissage de la géostratégie, fortement lié aux débats autour de la Jeune École. Motte constitue à ce jour la référence pour tout ce qui la concerne.

Ces trois importantes études qui traitent de l'histoire navale de la France, seront des outils fondamentaux pour notre travail et permettront de former les points de comparaisons nécessaires pour analyser les débats anglais. En effet, dans l'historiographie, la pensée navale anglaise a très insuffisamment été mise en relation avec des idées françaises alors entendues dans toutes les amirautés occidentales.

La Royal Navy

Contrairement à la situation en France, l'historiographie navale anglo-saxonne n'a pas traversé de période aussi creuse et les travaux sur la marine anglaise sont donc plus abondants que ceux traitant de la marine française. Il faut également mentionner que l'essentiel de l'historiographie portant sur la *Royal Navy* est constitué de travaux britanniques, malgré un apport non négligeable des historiens américains. Dans un pays aussi tourné vers la mer que l'Angleterre, l'étude des questions navales, à défaut d'avoir conservé son

¹³ Martin Motte, *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la jeune école à 1914*, Paris, Economica, 2004.

importance héritée de l'ère victorienne, est demeurée significative, même après la Seconde Guerre mondiale¹⁴. Si l'histoire navale est un champ de recherche actif en Angleterre, l'étude de la pensée navale n'y constitue pas un champ d'études aussi riche qu'il peut l'être à l'heure actuelle en France. En effet, alors que l'historiographie française s'est récemment consacrée aux modalités de l'évolution de la stratégie et de la tactique, l'historiographie anglaise, plus pratique, se concentre sur l'étude des « naval policies ». Par conséquent, les travaux anglais d'histoire navale sont plus traditionnels que ceux publiés en France et traitent, par exemple, des causes et des conséquences des crises, des programmes de construction navale, des conflits ou des décisions stratégiques significatives. Ils dégagent les raisons et les effets matériels, industriels, financiers, stratégiques, politiques, bureaucratiques, personnels ou populaires des politiques navales. Plusieurs de ces travaux seront abordés dans ce mémoire puisqu'ils traitent d'événements ou de processus ayant une signification pour la période à l'étude ou parce qu'ils traitent indirectement de pensée navale. Par exemple, l'excellente analyse de C.I. Hamilton sur la rivalité navale anglo-française de 1840 à 1870, dans le contexte d'un progrès technique accéléré, nous donne les antécédents directs d'une rivalité qui est à l'arrière-plan de ce mémoire¹⁵. Présentant également son utilité, l'ouvrage de Jon Tetsuro Sumida sur les causes essentiellement financières et

¹⁴ Il reste que les historiens britanniques, formant la principale source de travaux sur la marine anglaise, sous la célèbre plume de N.A.M. Rodger, jugent que l'avancement de l'histoire navale anglaise est sous-financé par les autorités civiles et militaires et que les historiens de ce sujet sont sous représentés dans les universités anglaises. N.A.M. Rodger, « Britain », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? : The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., Naval War College Press, 1994.

¹⁵ C. I. Hamilton, *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*, Oxford/New York, Clarendon Press/Oxford University Press, 1993.

technologiques du *Naval Defence Act* de 1889 et des politiques navales jusqu'à 1914¹⁶. Paul Kennedy dégage les causes structurelles sur un temps long pour expliquer la politique navale anglaise¹⁷. Récemment, Roger Parkinson a, quant à lui, analysé les événements et les décisions qui mènent à l'adoption du *Naval Defence Act* de 1889 pour conclure que c'est l'Angleterre et non l'Allemagne qui a déclenché la course aux armements navals à la fin du XIX^e siècle¹⁸.

Nous devons également tenir compte de l'ouvrage classique d'Arthur J. Marder, publié en 1940, sur les politiques navales anglaises de la fin du XIX^e siècle¹⁹. Comme dans le cas de l'ouvrage de Ropp sur la France, Marder procède d'une méthodologie tributaire d'une épistémologie positiviste qu'il résume fort bien dans sa préface : « my sole aim has been to give the facts »²⁰. De plus, se connaissant et partageant des idées communes, le parallélisme des démarches de Ropp et de Marder fut accentué par le fait qu'ils ont eu l'occasion de lire mutuellement leurs travaux avant qu'ils ne soient publiés. Comme Ropp, Marder s'attarde davantage à l'étude des politiques navales qu'à la réflexion stratégique, les situant dans le contexte du nationalisme et de la démocratisation des enjeux maritimes à la fin du XIX^e siècle. Néanmoins, le sujet des politiques navales anglaises ayant été plus étudié que celui des politiques navales françaises, l'œuvre de Marder a fait l'objet d'une plus

¹⁶ Jon Tetsuro Sumida, *In Defence of Naval Supremacy : Finance, Technology, and British Naval Policy, 1889-1914*, Boston, Unwin Hyman, 1989.

¹⁷ Paul M. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Londres, The Penguin Press, 2004 [1976].

¹⁸ Roger Parkinson, *The late Victorian Navy : The Pre-dreadnought Era and the Origins of the First World War*, Woodbridge, UK ; Rochester, NY, Boydell Press, 2008.

¹⁹ Arthur Jacob Marder, *The Anatomy of British Sea Power; A History of British Naval Policy in the Pre-dreadnought Era, 1880-1905*, New York, Octagon Books, 1976 [1940].

²⁰ *Ibid.*, p.vii.

grande révision, corollaire des transformations méthodologiques, que celle de Ropp²¹. En dépit de ces certitudes proclamés, *The anatomy of British Sea Power* demeure un point de repère incontournable dans l'historiographie navale britannique.

Malgré la primauté encore actuelle des ouvrages sur les politiques navales, certains auteurs anglais se sont penchés sur les précurseurs britanniques des idées de Mahan. En effet, la popularité acquise par le contre-amiral américain Alfred Tayler Mahan en 1890, après la publication de son ouvrage historique²², a attiré le regard sur l'importance de la puissance maritime et a passablement occulté les précurseurs britanniques de ces idées. Le premier à sortir ces penseurs de l'ombre de Mahan fut le canadien Donald M Schurman. En 1965, il publia un ouvrage traitant de plusieurs penseurs dont la carrière s'étendit de l'ère victorienne à la Première Guerre mondiale²³. Il faut également souligner sur ce thème la contribution d'Andrew Lambert. En effet, par son travail sur Sir John Laughton²⁴, Lambert place l'œuvre de Mahan à l'intérieur d'une tradition stratégique navale britannique incarnée par Laughton et les frères Colomb. Pour Lambert, ce serait en fait ces précurseurs britanniques qui auraient été les premiers à diffuser une méthodologie permettant d'étudier l'histoire pour mettre en lumière les grands principes de

²¹ En mettant en lumière des causes nouvelles aux politiques navales anglaises, les auteurs que nous venons de voir, Sumida, Kennedy ou Parkinson, entres tous plus ou moins en conflit avec lui, mais sans jamais faire tomber ses travaux en désuétude.

²² Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*.

²³ Ceux présentant un intérêt pour notre travail sont Philip et John Colomb, A. T. Mahan et John Knox Laughton. Schurman, *The Education of a Navy...*

²⁴ Lambert, *The Foundations of Naval History...* Lambert a également rassemblé et publié la correspondance de Laughton : John Knox Laughton & Andrew D. Lambert, *Letters and Papers of Professor Sir John Knox Laughton, 1830-1915*, Aldershot, Hants, England, Ashgate for the Navy Records Society, 2002.

stratégie. Mahan a pourtant encore des défenseurs, comme Jon Tetsuro Sumida, qui continuent à lui attribuer cette innovation méthodologique²⁵. Pour Sumida, l'œuvre du penseur américain possède plusieurs niveaux d'écriture, à l'attention de publics différents, auxquels le lecteur doit être attentif. Finalement, bien que quelques autres ouvrages traitent de pensée navale²⁶, l'essentiel de l'attention des Anglo-saxons porte sur l'étude des politiques et ne touche qu'indirectement aux sujets plus théoriques.

Pour conclure, nous croyons que les nouvelles tendances, en France, dans l'étude de la pensée navale, permettent d'apporter un nouvel angle analytique à l'étude de la *Royal Navy*. Nous croyons donc que notre travail sur la marine britannique des années 1880, sans révolutionner l'historiographie en place, apportera une certaine variété dans les objets d'études de l'histoire navale anglaise. Nous croyons également que les travaux français sur la pensée navale, entre autres sur la Jeune École, peuvent établir un point de comparaison ouvrant une nouvelle perspective sur le débat doctrinal anglais des années 1880.

²⁵ Jon Tetsuro Sumida, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command : The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*, Washington D.C., Woodrow Wilson Center Press, 1997.

²⁶ Par exemple, Rolf Hobson, *Imperialism at Sea : Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*, Boston, Brill Academic Publishers, 2002; Geoffrey Till & Bryan Ranft, *The Development of British Naval Thinking : Essays in Memory of Bryan Ranft*, London, F. Cass ; New York, NY : Routledge, 2006.

Le progrès technique du milieu du XIX^e siècle

Pour introduire notre sujet, voyons ce qui en forme l'arrière-plan : l'évolution technologique accélérée au XIX^e siècle et ses conséquences sur les marines de guerre. Nous le ferons essentiellement à l'aide des deux ouvrages servant de référence. Ils synthétisent efficacement la substance des transformations matérielles, bien qu'on puisse leur reprocher de se concentrer tous deux presque exclusivement sur les navires de ligne. Le premier, écrit en 1992 par Robert Gardiner et Andrew Lambert²⁷, couvre la période qui s'étend de 1815 à 1905 et porte essentiellement sur les innovations technologiques. Le second, écrit en 1997 par David Brown²⁸, est davantage technique et couvre la transition dans la conception des navires, de la construction des premiers cuirassés à celle du *HMS Dreadnought*.

Il est important, dans un premier temps, de résumer l'essentiel des changements techniques du XIX^e siècle pour pouvoir, ensuite, comprendre les incertitudes doctrinales qui en sont corollaires. Il faut d'abord rappeler que, du XV^e au XIX^e siècle, les navires commerciaux et militaires ont connu un rythme de transformations lent. La construction des navires en bois et l'usage du vent comme moyen de propulsion imposaient des limites à la taille des navires, à leur vitesse ainsi qu'à leur utilisation. Les transformations qui eurent lieu pendant ces siècles sont davantage le fait du perfectionnement des technologies existantes plutôt qu'une succession de révolutions

²⁷ Robert Gardiner & Andrew Lambert, *Steam, Steel & Shellfire : The Steam Warship, 1815-1905*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1992.

²⁸ David K. Brown, *Warrior to Dreadnought : Warship Development, 1860-1905*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1997.

technologiques. Au XIX^e siècle, le rythme s'accélère et, vers 1850, le navire de ligne jouit d'une puissance de feu environ deux fois supérieure à celle de 1815. Cela fait dire à Andrew Lambert qu'au milieu du siècle, le navire de ligne à trois-ponts, à voile, armé de deux batteries de canons lisses à chargement par la bouche approche de la perfection en tant que système d'armement²⁹.

C'est au milieu du siècle, après la guerre de Crimée (1853-1856), que l'architecture des navires commence à se modifier radicalement. Les diverses expériences et innovations de la première moitié du siècle, comme la machine à vapeur, la propulsion par hélice et l'application d'un blindage de fer, sont combinées et mènent, en 1859, au lancement de *La Gloire* par la France et, l'année suivante, du *HMS Warrior* par l'Angleterre. Ces navires inaugurent l'ère du cuirassé à coque en fer, et représentent une révolution si significative qu'ils rendent immédiatement obsolètes tous les navires construits avant eux. La course aux armements qui suivit provoqua une quête de l'innovation et l'intégration des progrès liés à l'industrialisation, si bien que, de 1860 à 1890, l'architecture navale se modifia radicalement³⁰, les évolutions se faisant à tous les niveaux. En effet, l'introduction successive de l'acier, des nouvelles poudres explosives et de l'électricité, ainsi que l'invention du canon à tir rapide, de la mine sous-marine et de la torpille automobile ramènent constamment les militaires et les ingénieurs à repenser l'ensemble des propriétés des navires à construire. Le résultat de ces révolutions successives est qu'au cours de la période, la conception d'un navire était bien souvent

²⁹ Gardiner & Lambert, *Steam, Steel & Shellfire : The Steam Warship, 1815-1905*, p.7-8.

³⁰ Brown, *Warrior to Dreadnought : Warship Development, 1860-1905*.

rendu obsolète dès son lancement, de nouvelles constructions projetées ou mises en chantier au pays ou à l'étranger le déclassant complètement³¹. Parfois, un navire pouvait même être obsolète avant son lancement suite aux retards accumulés par les chantiers, le temps moyen de construction pour un cuirassé atteignant 7 ans en Angleterre et 10 ans en France et en Italie³². Pour des flottes habituées à maintenir en service des navires dont l'âge pouvait atteindre un demi-siècle, l'obsolescence accélérée des cuirassés ainsi que la croissance exponentielle des coûts de construction amènent les escadres à réduire leurs effectifs, malgré la rétention de nombreux navires désuets dans la flotte active. Des problèmes opérationnels apparaissent donc lorsqu'il faut constituer des escadres homogènes. Comme le font remarquer Gardiner et Lambert :

Whenever warships gathered in any numbers, disparaging remarks were made about the odd collection of miscellaneous types which were now expected to operate as a coordinated unit and, although it must be admitted that many ships were retained as front line units well beyond the time when they should have been relegated, it is difficult to see how any other situation would have been possible in this age of experiment³³.

Entre 1860 et 1890, les innovations techniques ne modifient pas seulement l'architecture des navires, mais également, et d'une manière fondamentale, la manière de mener la guerre sur mer. Il en résulte un flou conceptuel à propos de la stratégie et la tactique. Cette indécision doctrinale, conséquence des changements techniques, amplifie elle-même la confusion matérielle par la difficulté accrue de produire des demandes claires aux ingénieurs responsables de la conception des navires. Bref, si le progrès

³¹ Gardiner & Lambert, *Steam, Steel & Shellfire : The Steam Warship, 1815-1905*, p.96.

³² *Ibid.*, p.95.

³³ *Ibid.*, p.96.

technique modifie la manière de faire la guerre, en retour, la stratégie et la tactique influencent également l'évolution du matériel pour répondre aux besoins qui sont identifiés par les militaires. Les trente années qui s'étendent de 1860 à 1890 forment donc une période d'incertitude doctrinale et matérielle qui fournit le cadre temporel plus large de notre travail.

Incertaine doctrinale

Plusieurs auteurs se sont penchés sur les influences du changement technique sur la tactique et la stratégie. Pourtant, comme nous l'avons vu, ces travaux n'ont pas débouché, dans la littérature anglo-saxonne, sur une véritable analyse de la pensée navale. Bien qu'en conservant la stratégie et la tactique en tête, les auteurs anglophones se sont plutôt consacrés à l'étude de l'évolution des « naval policies » et du progrès technique, délaissant ainsi l'analyse plus théorique de la pensée et des débats doctrinaux³⁴. Dans l'historiographie francophone, la contribution la plus significative, en ce qui a trait aux impacts des changements techniques sur la pensée navale, est celle de Michel Depeyre. Son ouvrage, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*³⁵, couvre l'ensemble du XIX^e siècle et analyse le passage d'une culture tactique à une culture stratégique.

³⁴ Voir par exemple : Edwyn Gray, *Nineteenth-century Torpedoes and their Inventors*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 2004; David Lyon, *The first Destroyers*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1996; Bryan Ranft, *Technical Change and British Naval Policy, 1860-1939*, London, Hodder and Stoughton, 1977.

³⁵ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.20-22.

Depeyre réfléchit au problème posé par l'innovation technique à la pensée navale. Bien qu'il analyse la dynamique à l'échelle du siècle, il garde à l'esprit que le progrès de la pensée ne se fait pas en continu. Des auteurs et des pays peuvent se devancer ou accumuler des retards. Depeyre note également qu'au XIX^e siècle, en plus d'être soumise à l'extraordinaire pression du progrès technique, la pensée navale s'élabore en attente du test réel de la guerre :

Les hommes du XIX^e siècle entassent des armements perfectionnés, modernisent leurs bâtiments de guerre, mais ne peuvent vraiment valider leurs inventions et les tactiques associées. L'esprit humain s'engage alors dans ce qui ressemble parfois à une spéculation pure, sans contact avec la réalité observable³⁶.

Cette spéculation, d'abord due aux changements techniques, est donc amplifiée par l'impossibilité de valider ou d'invalider les idées et les nouvelles armes par le test empirique de la guerre. En effet, très peu d'affrontements de grande ampleur ont lieu sur mer et ils ne permettent jamais des conclusions satisfaisantes. Ainsi, la réflexion, privée en partie d'un contact adéquat avec la « réalité », s'égara parfois de manière spectaculaire. Par exemple, en Russie, ayant constaté une nette carence en navires de défense côtière à l'occasion de la guerre de Crimée et en partant du principe qu'un navire plus large offre un plus grand espace intérieur par rapport à l'importance de sa ceinture de blindage, l'amiral Popov supervise la construction de deux cuirassés entièrement circulaires³⁷. Un cas de dérive beaucoup plus significative mais tenace est la renaissance de l'éperon, qui refit surface et demeura présent sur la plupart des cuirassés jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Le mythe de l'éperon est né

³⁶ *Ibid.*, p.22.

³⁷ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.120-121.

à la Bataille de Lissa, entre les flottes autrichiennes et italiennes à l'occasion de la guerre austro-prussienne (1866). À l'occasion de cette bataille chaotique où la portée encore réduite de l'artillerie obligeait une grande proximité entre les escadres, le navire amiral italien, le *Re d'Italia*, fut éperonné et coulé par le *SMS Ferdinand Max*, le navire amiral autrichien. Bien que cet événement n'ait pas été rendu possible sans la panne de moteur qui immobilisa le *Re d'Italia*, l'éperon constitua un élément significatif de la pensée navale jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Après tout, dans ce contexte effréné d'innovation et d'incertitude doctrinale, pourquoi ne serait-il pas permis de croire que l'émancipation des navires face au vent ne revaliderait pas en partie les tactiques antiques liées aux galères ? Même Jules Verne, dans son célèbre *Vingt Mille Lieues sous les mers*, publié en 1869, donna un éperon comme seule arme au Nautilus du Capitaine Némó³⁸.

Malgré l'aspect spéculatif des débats sur l'avenir des armes et des idées, dans un contexte où la théorie s'éloigne potentiellement de la réalité, l'absence de test empirique permettant de « re-synchroniser » réalité et théorie a rendu, paradoxalement, la réflexion et la théorisation sur le sujet de la guerre maritime absolument essentielles. N'ayant aucune autre alternative que l'abstraction pour envisager la guerre future, la réflexion théorique a donc pris une importance qu'elle n'aurait peut-être pas prise dans un contexte technique plus clair. Pourtant, avec l'apparition de flottes entièrement nouvelles et l'absence de « test » par les armes, surgit un nouveau problème à

³⁸ Avant de combattre et couler un cuirassé, le capitaine Némó s'exclame : « Frappe, navire insensé ! Prodiges tes inutiles boulets ! Tu n'échapperas pas à l'éperon du *Nautilus* ! » Dans Jules Verne, *Vingt mille lieues sous les mers*, vol.2, Genève, Famot, 1979 [1869], p.235.

l'intelligibilité des débats. En effet, les arguments et les prémisses des penseurs s'éloignent tellement les uns des autres que les débats théoriques sur ce dont sera faite la prochaine guerre se diversifient au point de devenir irréconciliables.

Parmi les débats doctrinaux qui eurent lieu au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, celui qui opposa le canon, l'éperon et la torpille fut peut-être le plus fondamental. Ce conflit sur l'armement opposa des visions diamétralement opposées de ce que devrait être la guerre navale et de ce à quoi devrait ressembler un navire de combat. Au cours de la décennie 1880, le débat se positionna essentiellement autour des partisans progressistes de la torpille et de l'éperon, face aux conservateurs en faveur du canon. Cette polarisation est largement explicable par une opposition méthodologique.

La méthode matérielle et la méthode historique

Michel Depeyre et Hervé Coutau-Bégarie, en analysant la pensée navale au XIX^e siècle, expliquent sa formation à l'aide de deux méthodes concurrentes³⁹. La première méthode est *historique* et postule l'existence de principes stratégiques universels et inaliénables, découverts dans le cadre d'une étude positiviste de l'histoire et demeurant inchangés par les progrès techniques. Ces principes (concentration, manœuvres, offensive et autres)

³⁹ Hervé Coutau-Bégarie, « Les lignes directrices de la pensée navale au XX^e siècle », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol.52 (no.213), 2004, p.4; Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, (6e éd. revue et augmentée^e éd.), Paris, Economica, 2008 [1999], p.620-622; Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.512-513.

mènent à l'obtention de la maîtrise des mers par une bataille décisive. La seconde méthode est *matérielle* et postule, au contraire, que les modifications technologiques redéfinissent la guerre et la manière de la mener. La stratégie doit donc constamment s'adapter aux nouvelles armes et au contexte international. Les tenants de la première méthode élaborent donc une stratégie fondée sur les fins, la maîtrise des mers et son exploitation, en dégagant les principes universels qui déterminent l'emploi du matériel. Inversement, les tenants de la seconde méthode élaborent une stratégie fondée sur les moyens en théorisant sur les possibilités offertes par le progrès technique à partir de la conjoncture internationale et des rapports de force⁴⁰. Ce conflit de méthode est suffisamment significatif dans l'évolution de la pensée navale pour permettre à Coutau-Bégarie d'affirmer que « cette distinction entre les méthodes historique et matérielle a une réelle valeur heuristique : la permanence de leur affrontement, depuis l'apparition de la vapeur, est l'une des données majeures de la stratégie maritime théorique »⁴¹.

Comme l'explique Depeyre, l'opposition entre ces deux méthodes est ancienne, celle-ci existant déjà au XVIII^e siècle de manière latente, sans que leurs antagonismes soient pleinement apparents⁴². Au XIX^e siècle, la nouveauté vient de la radicalisation des deux paradigmes due à l'intensité du progrès technique. Dans ce contexte, « le courant matériel bénéficie d'un plus

⁴⁰ Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, p.621-622.

⁴¹ *Ibid.*, p.622.

⁴² Depeyre a publié un ouvrage dérivé de sa thèse et qui porte sur la pensée navale au XVII^e et XVIII^e siècle, sujet sur lequel il est donc également spécialiste. Michel Depeyre, *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.

grand nombre d'arguments pour soutenir ses thèses.»⁴³ En effet, les bouleversements technologiques ont profondément désorganisé la méthode historique, le débat se tenant naturellement sur le terrain de la méthode matérielle, soit les nouvelles technologies et leurs effets⁴⁴. Ce n'est qu'après la publication de l'ouvrage de Mahan, en 1890, et le succès mondial qu'il obtint, que la méthode historique reprendra définitivement l'initiative pour rester dominante jusqu'à la Première Guerre mondiale⁴⁵. L'étude des débats autour des questions navales dans les années précédant l'établissement du dogme mahanien revêt donc, selon nous, une importance particulière en tant que période de transition.

L'ouvrage de Depeyre apporte également de nouvelles raisons de s'intéresser à la décennie 1880. Cet auteur souligne que, si la stratégie et la tactique étaient des dimensions séparées dans la pensée militaire terrestre avant le XIX^e siècle, il n'en est pas de même pour la pensée navale. Depeyre montre que, jusqu'aux années 1880-1890, seule la tactique navale constituait un objet de réflexion. Néanmoins, la réflexion stratégique n'étant pas entièrement absente, il lui faut ajouter que « des théoriciens, même dans des ouvrages de tactique pure, sortent périodiquement de leur cadre initial pour entrer dans celui de la stratégie. »⁴⁶ En effet, poursuit Depeyre, « les spécialistes ont l'intuition de l'autre champ d'étude ». Bien que le processus de la naissance de

⁴³ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.513.

⁴⁴ Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, p.604.

⁴⁵ *Ibid.*, p.605-610.

⁴⁶ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.483.

la stratégie en tant que dimension de réflexion autonome fût très graduel et variable selon les auteurs, il en situe l'aboutissement entre 1880 et 1890, l'opération n'étant véritablement achevée qu'avec la publication de l'ouvrage de Mahan⁴⁷.

La tactique étant bien davantage influencée par le progrès technique que la stratégie, il nous est permis de croire que la confusion entre les dimensions tactique et stratégique ainsi que l'absence relative des sujets stratégiques furent déterminantes dans la domination que la méthode matérielle exerça au cours de la période d'évolution technologique accélérée. En effet, pour se défendre, la méthode historique aurait dû déplacer le débat vers la stratégie, si celle-ci avait existé en tant que champs de réflexion autonome. C'est effectivement sur ce terrain qu'elle avait beaucoup à apporter. Ce n'est que vers la fin de la période analysée par Depeyre (1790-1890) que la méthode historique émergea, à temps pour intégrer un débat devenu stratégique. Nous verrons, dans ce mémoire, l'effet d'entraînement qui exista entre cette émergence de la stratégie et celle d'une méthode explicitement historique. De plus, notre étude permettra de mieux comprendre un débat dont la profondeur et la vigueur sont trop souvent éclipsées par l'œuvre monumentale de Mahan⁴⁸. Nous étudierons donc ce conflit d'école sur le terrain tactique et stratégique de la décennie 1880, au cours de laquelle les précurseurs de l'Américain, partisans d'une méthode historique, ne présentent encore qu'une des deux faces du débat.

⁴⁷ *Ibid.*, p.506.

⁴⁸ *Ibid.*, p.522.

La Jeune École

La Jeune École est une école de pensée navale matérialiste dont le principal idéologue fut l'amiral Hyacinthe Laurent Théophile Aube (1826-1890) et son plus efficace pamphlétaire le journaliste Gabriel Charmes (1850-1886). Elle fut ainsi nommée par opposition au groupe opposé accusé de former une vieille école réfractaire au « Progrès ». La Jeune École émergea et connut son apogée au milieu de la décennie 1880.

Dans le cadre des nouvelles études sur la pensée navale en France, la Jeune École, qui n'avait pas fait l'objet d'un intérêt soutenu depuis les travaux de Ropp en 1937, a récemment suscité de nouveaux travaux historiques. La première contribution significative marquant le début de ce renouveau d'intérêt fut celle de Philippe Ausseur⁴⁹, en 1988, suivi des deux articles publiés, en 1994 et en 1997, par Rémi Monaque⁵⁰ sur les deux idéologues de cette école. Depuis 2004, la littérature concernant la Jeune École possède sa pièce maîtresse en l'ouvrage de Martin Motte⁵¹.

⁴⁹ Philippe Ausseur, « La Jeune École » *Marine et technique au XIXe siècle*, Paris, Service historique de la marine, 1988.

⁵⁰ Rémi Monaque, « L'amiral Aube, ses idées, son action », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale IV*, Paris, Economica, 1994; Rémi Monaque, « Gabriel Charmes », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale VI*, Paris, Economica, 1997.

⁵¹ Motte, *Une éducation géostratégique...*

Le premier système⁵²

On pourrait affirmer que l'histoire de la Jeune École commença en 1883, à la suite de la rencontre entre Aube et Charmes, à Toulon. Les deux étaient en convalescence, le premier victime de la fièvre jaune qui avait emporté sa femme, et le second, d'une tuberculose qui devait le tuer quelques années plus tard, en 1886, à l'âge de 35 ans. Aube, après une brillante carrière outre-mer, avait été nommé contre-amiral en 1880, avait été brièvement gouverneur de Martinique et était titulaire d'une Légion d'honneur pour sa participation à la conquête du Sénégal. Sa maladie, et donc son retour définitif en métropole, rendit possible sa carrière politique. En 1882, il organisa et synthétisa ses idées, graduellement construites au cours de sa carrière, pour publier *La Guerre maritime et les ports militaires de France*⁵³. Dans cet ouvrage, Aube, appliquant une méthode nettement matérielle, juge que la « période de gestation, d'enfantement, et, par suite, de tâtonnements, d'expériences, d'essais »⁵⁴ amorcée par l'introduction de la vapeur, touche à sa fin. Selon lui, le cuirassé, par son coût unitaire extravagant, s'établissant entre 15 et 24 millions de francs, ainsi que par ses dimensions astronomiques, le plus récent navire italien atteignant les 123 mètres, constitue une « vérité officielle » ne possédant plus sa raison d'être. Il établit alors un dogme récurrent de la Jeune École qu'est l'application du principe de la division du travail à la construction des navires de guerre. Pour ce faire, il propose la construction de flottilles

⁵² Voir *ibid.*, p.167-175.

⁵³ Théophile Aube, *La Guerre maritime et les ports militaires de la France*, Paris, Berger-Levrault, 1882.

⁵⁴ Aube, cité dans Motte, *Une éducation géostratégique...* p.171.

d'unités spécialisées plus petites, rapides et économiques. Une flottille de ce type aurait dû comporter un navire-bélier, armé d'un éperon, une canonnière, capable de porter un exemplaire du plus gros calibre possible, et, surtout, quatre torpilleurs. Possédant une puissance de feu semblable à celle d'un cuirassé, la flottille aurait néanmoins l'avantage du nombre et de la mobilité.

À partir de ce postulat technique, Aube tire des réflexions d'ordre stratégique. La tactique navale, privée des nombreuses variables de la tactique terrestre, comme l'avantage du terrain ou de la défensive, ne permet pas à une flotte réduite d'en vaincre une plus puissante. Aube comprend donc, fort justement, que la victoire sur la mer, dans une guerre d'escadre, est exclusivement affaire de nombre, l'escadre de cuirassés la plus puissante l'emportant obligatoirement sur la plus faible. Les rapports de force étant connus, la flotte la plus faible, assuré d'une défaite en cas de sortie, ne quittera simplement pas son port, laissant la maîtrise de la mer au plus fort. Pourtant, étant conscient de la supériorité structurelle de la *Royal Navy* en nombre de cuirassés, Aube est heureux de constater que la prolifération des mines sous-marines et la puissance accrue des flottilles rendent le blocus de moins en moins efficace et offrent donc de nouvelles possibilités à la guerre de course. À ce titre, il juge que la Déclaration de Paris de 1856, abolissant la course⁵⁵, n'a plus raison d'être et qu'il est plus que temps de descendre « des hauteurs

⁵⁵ À la fin de la guerre de Crimée, la France et l'Angleterre signent un traité de compromis, auquel se joignent de nombreux pays, abolissant le recours aux corsaires, mais amoindrissant les effets du blocus. Un neutre devait alors avoir le droit d'accéder à un port censé être bloqué si la puissance bloquante ne parvenait pas à maintenir la surveillance. Également, les marchandises ennemies sous pavillon neutre et les marchandises neutres sous pavillon ennemi étaient déclarées intangibles.

nuageuses de cette sentimentalité qui a créé cette monstrueuse association de mot : les droits de la guerre »⁵⁶. Aube juge également que, pour faire le plus de mal possible à l'Angleterre, il convient de frapper ses intérêts civils. Élevant la course au rang de guerre noble permettant de défendre les faibles contre la dictature des forts, il n'hésite pas à affirmer que :

La création d'une marine cuirassée n'est (...) qu'une question d'argent. La course, au contraire, sans imposer des sacrifices matériels que le patriotisme des peuples les plus faibles ne puisse accepter, exige (...) les qualités les plus rares de l'homme de mer : la science, l'expérience, l'audace et le calme, la persévérance et la rapidité des conceptions ; mais quelques corsaires (...) suffisent pour frapper au cœur le commerce des plus riches et des plus puissantes nations. S'il en est ainsi, qui ne voit que la course, instrument le plus assuré de la défense nationale, reste aujourd'hui pour les nations maritimes la garantie la plus réelle de la faiblesse contre la force qui dédaigne, de la justice contre la force qui la nie⁵⁷.

La France n'étant pas en mesure de rivaliser contre les flottes de cuirassés britanniques, Aube propose la vieille stratégie française du faible au fort : la guerre de course. La différence étant que, selon Aube, les conditions techniques actuelles, contrairement à celle des derniers siècles, permettraient à une vingtaine de croiseurs modernes d'arriver à la victoire. Dans cette ascension aux extrêmes, l'aspect immoral et illégal de la course est évacué. Aube prévient également que les villes côtières seront sujettes aux bombardements que les escadres cuirassées du maître des mers, privées d'adversaires et face à un ennemi insaisissable, ne manqueront pas de faire subir. Il propose également d'appliquer ce traitement aux villes italiennes, particulièrement exposées, dans le cadre d'une guerre du fort au faible contre cet ennemi potentiel.

⁵⁶ Aube, cité dans Motte, *Une éducation géostratégique...* p.172.

⁵⁷ Aube, cité dans *ibid.*, p.173.

Si Aube favorise la course et attaque la « vérité officielle » de la guerre d'escadre, censée être la seule possible, il ne suggère pourtant pas encore la disparition du cuirassé. Il considère d'ailleurs que l'invasion amphibie d'un des belligérants pourrait survenir avant que la course n'ait emporté la décision. Dans ce cas, les cuirassés, appuyés des flottilles, reprendraient leurs droits, l'acquisition locale de la maîtrise de la mer étant nécessaire à une telle opération. Néanmoins, Aube s'oppose à l'idée d'un débarquement, car le progrès, qui rend une victoire par la course possible, permet également, avec le télégraphe et le chemin de fer, de projeter rapidement davantage de troupes que des forces de débarquement en auraient initialement.

Bref, il propose la construction de flottilles de petits navires spécialisés rendant le blocus impossible et permettant de défendre les littoraux, plus ou moins en partenariat avec les cuirassés. Cette ouverture des approches des ports par les flottilles permettrait de mener une guerre de course à l'aide de croiseurs moderne. L'ennemi doit envoyer une partie de ses forces à la poursuite des corsaires et ceux qui restent sont usés par les mines, les torpilles et les flottilles. Lorsqu'une relative égalité est obtenue entre les forces en présence, la guerre d'escadre redevient possible. Les cuirassés perdent donc leur rôle fondamental, mais conservent une importance relative en temps que véritable flotte-en-vie (*fleet-in-being*).

Le second système⁵⁸

Après 1884, les écrits d'Aube, mais surtout de Charmes, se radicalisent et proposent la construction de torpilleurs *autonomes* capables d'opérer seuls ou en groupes au grand large. L'autonomie de ces torpilleurs en haute mer est supposément confirmée par un exercice mené par Aube, alors au commandement de l'escadre d'évolution, à Toulon. Les deux torpilleurs qui accompagnèrent la flotte lors d'exercices au printemps et en été 1884 auraient particulièrement bien essuyé une des pires tempêtes de Méditerranée. Cet événement a été utilisé à profusion dans les articles de Charmes bien qu'en fait le journal de l'escadre porte simplement la mention « bonne brise »⁵⁹; il sera pourtant le point de départ du mythe du torpilleur autonome. Le faible coût de ces petits navires rapides ayant la capacité de détruire des cuirassés d'une valeur considérable en les frappant, à l'aide de torpilles, sous leur ligne de flottaison, a comme corollaire que « le torpilleur autonome a tué le cuirassé monstre, et avec lui la guerre d'escadre »⁶⁰.

Pour ce qui est de la guerre de course, les croiseurs devaient être envoyés au large en solitaire et des torpilleurs, reconnus comme aptes au combat en haute mer, en feraient de même à partir de tous les ports coloniaux français et donc sur les océans du globe et les routes commerciales anglaises. Le torpilleur étant pourtant trop petit pour agir comme un corsaire, il n'aurait pu fournir d'équipages temporaires à ses prises, ni emprisonner les marins des navires

⁵⁸ Voir *ibid.*, p.176-194.

⁵⁹ *Ibid.*, p.178.

⁶⁰ Charmes, cité dans *ibid.*, p.183.

capturés. Qui plus est, l'accompagnement des flottilles par de plus gros transports aurait menacé la discrétion sur laquelle le succès de la course repose. La conséquence est donc simple : les navires de commerce rencontrés auraient dû être envoyés par le fond avec leurs cargaisons et leurs équipages, sans préavis. Ce constat étant renforcé par la fragilité du torpilleur, qui l'oblige à frapper le premier pour avoir la chance de couler un navire qui pourrait, à tout moment, utiliser une pièce d'artillerie dissimulée.

Charmes et Aube justifient également cette ascension aux extrêmes par les références à des auteurs prussiens, par exemple Colmar von der Goltz, qui popularisa une interprétation absolutiste de Clausewitz, ou Bismarck : « Le droit, c'est la force ! »⁶¹ Aube n'hésite d'ailleurs pas à dire que « tout est non seulement permis, mais légitime contre l'ennemi »⁶². Cette guerre de course qualifiée de terroriste par ses détracteurs devait être exécutée comme suit :

Le torpilleur suivra de loin, invisible, le paquebot qu'il aura reconnu, et la nuit faite, le plus silencieusement du monde, il enverra aux abîmes paquebot, cargaison, équipage, passagers, et l'âme non seulement en repos, mais pleinement satisfaite, le capitaine du torpilleur continuera sa croisière (...). Chaque point de l'océan verra s'accomplir de pareilles atrocités. D'autres peuvent protester; pour nous, nous saluons en elles la sanction suprême de cette loi supérieure du progrès dans laquelle nous avons une foi ardente et dont le dernier terme sera l'abolition de la guerre⁶³.

Aube introduisit donc une dimension dissuasive dans la guerre, anticipant l'ère atomique, en proposant que la menace des tueries de masse inéluctable dans une guerre moderne dût un jour amener la paix définitive.

⁶¹ Charmes, cité dans *ibid.*, p.185.

⁶² Aube, cité dans *ibid.*

⁶³ *Ibid.*, p.185-186.

Pour résumer le second système de la Jeune École, empruntons la schématisation de Ropp et qui rappelle largement les événements des guerres mondiales :

The weakest fleet would rest in its bases and refuse combat.
 The stronger fleet would be forced to do the same for fear of the torpedo.
 The only real activity would be commercial warfare.
 That would be absolutely merciless⁶⁴.

Le succès politique⁶⁵

La Jeune École eut un retentissement extraordinaire en France, principalement grâce à Charmes, le journaliste, qui en politisa les idées. En effet, « l'exagération journalistique dont il était coutumier allait tout à la fois faire le succès initial de la Jeune École et préparer, à plus long terme, son discrédit. »⁶⁶ Aux jeunes officiers frustrés dans leur carrière par les promotions limitées et par le népotisme généralisé, la constitution de flottilles de torpilleurs semblait multiplier les possibilités de commandement. Aux parlementaires avides d'équilibre budgétaire dans un contexte économique trouble, la Jeune École proposait la fin de la construction de cuirassés dont la croissance des coûts semblait hors de tout contrôle. Finalement, la Jeune École attire la gauche en dénonçant l'« aristocratie » du cuirassé et en lui opposant la « démocratie » du torpilleur. En effet, la vie fortement hiérarchisée sur les grosses unités, où les officiers vivaient presque entièrement séparés des

⁶⁴ Ropp & Roberts, *The Development of a Modern Navy...* p.166.

⁶⁵ Voir Motte, *Une éducation géostratégique...* p.194-210.

⁶⁶ *Ibid.*, p.178.

matelots, s'opposait à la camaraderie et à l'informalité du protocole et des uniformes sur les torpilleurs.

Le succès politique de la Jeune École permit même à Aube d'accéder au poste de ministre de la Marine, de janvier 1886 à mai 1887. Motte explique les raisons du succès de la Jeune École en exposant qu'elle

épousait étroitement les mouvements de fond qui travaillaient et déstabilisaient la société française – industrialisation, démocratisation, massification des médias, recomposition critique du paysage mental sur fond de dépression économique. Inversement, le "Grand corps" ne pouvait comprendre l'esprit nouveau⁶⁷.

Face à une Jeune École maniant avec assurance l'opinion publique, le « Grand corps », sans liens avec les réalités politiques, est incapable de démontrer de manière prégnante les erreurs et les raccourcis de la pensée d'Aube et de Charmes. Conséquemment,

Faute d'avoir su mobiliser l'opinion – dont elle ignorait jusqu'à l'existence -, l'ancienne aristocratie maritime ne pouvait plus prétendre conduire à sa guise la politique navale du pays. L'arrivée au pouvoir de l'amiral Aube, c'est ultimement la réappropriation par la nation d'une marine ayant jusque-là fonctionné comme une institution privée⁶⁸.

Retour au premier système⁶⁹

Bien qu'on puisse dire qu'Aube fut un bon ministre de la Marine, son ministère fut un échec pour la Jeune École. Devenu ministre Aube put, en effet, mesurer et tester l'« autonomie » du torpilleur : les résultats furent décevants. À travers une série d'exercices tenus au printemps 1886, « le mythe des torpilleurs "autonomes" sortait de ces manœuvres aussi mal en point que

⁶⁷ *Ibid.*, p.209.

⁶⁸ *Ibid.*, p.210.

⁶⁹ Voir *ibid.*, p.211-253.

les bâtiments eux-mêmes, avec les tôles cabossées et leurs rivets arrachés par les secousses. »⁷⁰ L'échec est tacitement reconnu par Aube qui relance en 1887 le programme de construction de cuirassés qu'il avait suspendu l'année précédente. La Jeune École revient donc aux idées de son premier système. À la différence que l'échec du torpilleur autonome, sur les prouesses duquel l'ensemble du second système reposait, fait dire à ses partisans les plus enflammés qu'ils ont anticipé des changements qui devront avoir lieu un jour ou l'autre, le progrès n'ayant qu'une seule direction.

La Jeune École à l'internationale

Au cours de ses années de gloire, la Jeune École eut un grand retentissement et une profonde influence à l'étranger. Cette réputation a fait l'objet d'une certaine analyse en Autriche⁷¹, au Japon⁷², en Italie⁷³ et en Allemagne⁷⁴. Toutefois, en Angleterre, l'orientation des recherches touchant à la pensée navale s'est plutôt faite de manière à repérer les ancêtres anglais de la pensée de Mahan et inscrire celui-ci dans une tradition intellectuelle toute

⁷⁰ *Ibid.*, p.217.

⁷¹ Olivier Chaline & Nicholas Vannieuwenhuyze, « La pensée navale autrichienne 1885-1914. Première approche », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale VI*, Paris, Economica, 1997; Lawrence Sondhaus, « Strategy, Tactics and the politics of Penury: The Austro-Hungarian Navy and the Jeune Ecole », *The Journal of Military History*, vol.56 (no.4), 1992; Lawrence Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918 : Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*, West Lafayette, Ind., Purdue Univ. Press, 1994.

⁷² David C. Evans & Mark R. Peattie, *Kaigun : Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*, Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1997, p.15.

⁷³ Ezio Ferrante, « The impact of the Jeune École on Way of Thinking of the Italian Navy » *Marine et technique au XIXe siècle*, Paris, Service historique de la marine, 1988.

⁷⁴ François-Emmanuel Brézet, « La pensée navale allemande des origines à 1914 », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale I*, Paris, Economica, 1991.

britannique. Pourtant, la méthode matérielle, et même directement la Jeune École, a vraisemblablement eu des répercussions en Angleterre sur le plan doctrinal. Il convient donc d'étudier le débat matériel/historique tel qu'il s'y présente.

Auprès du public anglophone, les idées et les débats entourant la Jeune École commence à être connus grâce, entre autres, au récent travail de synthèse du norvégien Arne Roksund⁷⁵. Celui-ci ne développe pas d'idées qui ne soient connues des lecteurs de Ropp ou de l'historiographie francophone, mais permet au public anglophone d'accéder à ce nouveau sujet de recherche. La pensée militaire contemporaine commence d'ailleurs à placer la Jeune École dans le contexte d'une « Révolution dans les Affaires Militaires » (RAM), concept entourant aujourd'hui les principaux débats qui marquent la réflexion sur l'évolution des forces militaires occidentales⁷⁶.

Si les idées de la Jeune École commencent à refaire surface chez les historiens anglo-saxons, outre les réactions qu'a suscitées la peur de la guerre de course, aucun lien n'a été fait entre le débat matériel/historique en France et en Angleterre. De plus, l'attention que les Anglais du milieu de la décennie 1880 portaient au développement des idées de la Jeune École est franchement sous-estimée. En effet, les marins ont porté un intérêt soutenu aux développements qui eurent lieu en France, comme le démontre l'importance

⁷⁵ Arne Roksund, *The Jeune École : The Strategy of the Weak*, Leiden ; Boston, Brill, 2007.

⁷⁶ Erik J. Dahl, « Net-Centric before its time. The Jeune École and its Lessons for today », *Naval War College Review*, vol.58 (no.4), 2005.

accordée par le *Foreign Intelligence Committee* aux manœuvres tenues par Aube en 1886⁷⁷.

Le débat sur la torpille en Angleterre a fait l'objet de certains travaux techniques ou trop orientés vers les « naval policies »⁷⁸. Nous croyons également que les années 1880 sont trop proche de la Première Guerre mondiale et trop loin des guerres révolutionnaires pour avoir permis aux historiens anglo-saxons de faire l'étude d'une influence française sur la pensée navale britannique. Nous verrons que le débat anglais sur la torpille se décline comme le français, en partisans d'une méthode matérielle contre ceux d'une méthode historique. Finalement, nous verrons que, si la Jeune École ne convient pas aux matérialistes anglais, elle est pourtant très présente en arrière-plan.

⁷⁷ R. N. Custance, *France : Naval Manœuvres in Mediterranean*, The National Archives. ADM 231/9 108 1886.

⁷⁸ Par exemple, Parkinson, *The late Victorian Navy..*; Partridge, « The Royal Navy and the End of Close Blockade »; N.A.M. Rodger, « The Dark Ages of the Admiralty, Part III: Peace, Retrenchment and Reform, 1880-1885 », *Mariner's Mirror*, vol.62 (no.2), 1976.

Deuxième chapitre : 1880-1884

Dans ce second chapitre, nous étudierons les débats du *R.U.S.I. Journal* du début de la décennie 1880. Cette période est en continuité avec la décennie précédente : corollaire de l'évolution technologique accélérée, les sujets de discussion sont profondément techniques. Les articles et les débats concernent, en effet, autant les progrès de l'électricité⁷⁹ que le meilleur moyen de pomper l'eau d'un navire⁸⁰ ou le perfectionnement des systèmes de navigation⁸¹. Pourtant, plusieurs conférences et articles portent sur la tactique et, comme l'a remarqué Depeyre en France, débordent parfois sur la stratégie⁸². C'est autour de ces réflexions tactiques et proto-stratégiques que nous allons articuler ce chapitre pour observer un débat modéré, non concluant et dominé par la pensée matérielle.

Un débat modéré et non concluant

L'incertitude technique

D'emblée, il faut reconnaître l'incertitude et la modestie doctrinale des conférenciers et des participants aux débats du *R.U.S.I. Journal*. Cet état de fait

⁷⁹ R. E. Crompton, « On the Progress of the Electric Light », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882.

⁸⁰ W. H. White, « The Pumping Arrangements of Modern War-ships », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882.

⁸¹ William Thomson, « A new Navigational Sounding Machine and Depth-gauge », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882.

⁸² Par exemple : Samuel Long, « Study of the Tactics of Naval Blockade as affected by Modern Weapons », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882; C. Sleeman, « The Lay and other Locomotive Torpedoes considered for the purpose of Coast Defence, and also as the Armement of Ships, Torpedo and Submarine Boats », *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884.

contraste avec la polarisation en deux camps opposés qui se fait très rapidement dans le débat naval en France. En Angleterre, bien que les débats aient parfois pu être féroces, nombreux sont les commentaires rappelant la faiblesse de toutes les certitudes, dans un contexte où les nouvelles armes n'ont pas été soumises au test d'un conflit maritime d'envergure. Par exemple, après avoir pris connaissance d'un article nuancé sur l'état de la tactique, l'amiral Luard énonce la seule certitude possible : « one thing which it has brought out, is that there can be no consensus of opinion as to the best mode of naval tactics at present. »⁸³ Ou encore, dans un article tentant d'expliquer l'emploi probable des navires présents et futurs de la *Royal Navy* en temps de guerre, le capitaine Harris énonce le modeste objectif de sa communication : « In every discussion of this sort, concerning the actual elements of our maritime power, we may at least hope to derive some benefit or instruction, even if we cannot absolutely determine what best constitutes it, or lay down any hard and fast rule as to its probable application. »⁸⁴ À l'occasion d'une autre conférence préparée par lui, le même Harris avoue qu'il présente celle-ci « [...] not so much to enunciate my own particular views, as to provoke a discussion in this Institution »⁸⁵. Ces énoncés représentent bien l'opinion majoritaire, matérialiste et modéré, des penseurs anglais du début de la décennie 1880. Sous la pression du progrès technique, les fondements de la guerre ont changé, les matérialistes en sont

⁸³ Amiral Luard dans Dowell, « On Naval Tactics », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882, p.370.

⁸⁴ R. H. Harris, « Maritime Power and its probable Application in War », *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.416.

⁸⁵ R. H. Harris, « The Necessity of Supplementing Armour-clad Ships by Vessels of other Types », *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.25.

certain. Néanmoins, aucun consensus n'est possible entre eux sur les modalités de ce changement.

Tout cela est bien illustré par la communication de l'amiral George Elliot, en février 1884. Parfaitement conscient des méfaits de l'indécision, il affirme : « It is most important that some decided opinion should be arrived at as to whether the ram or the gun should dominate construction, as on this depends the question of size of ship and guns and distribution of guns and armour »⁸⁶. Pour ce faire, Elliot, un matérialiste, s'oblige à défendre une opinion tranchée. Selon lui, la réflexion sur la tactique et le design des navires doit exclusivement se faire à partir de l'éperon. Cette idée n'est pas entièrement une invention d'Elliot. Avant et après lui, l'éperon demeura l'arme à la base de la réflexion tactique. Par exemple, le vice-amiral Dowell avait, comme bien d'autres, soutenu qu'avant une bataille, « An admiral will have arranged certain plans of attack [...] with the view of obtaining the utmost advantage possible from his deadliest weapon, the ram. »⁸⁷ La particularité d'Elliot n'est donc pas la défense de la primauté de l'éperon, mais plutôt sa proposition d'écartier unilatéralement les deux autres armes pour homogénéiser la conception des navires. Cette affirmation trop véhémement n'est pas bien reçue et il se voit rappelé à l'ordre par la majorité modérée. En effet, à la fin du débat, le capitaine Fitzgerald présente bien l'opinion générale en affirmant que : « One cannot help feeling in discussing the ram and all naval tactics how

⁸⁶ George Elliot, « The Ram - The Prominent Feature of Future Naval Victories », *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.361-362.

⁸⁷ Dowell, « On Naval... », p.350.

exceedingly speculative it all is; that we really know nothing about it.»⁸⁸ À cette période, les opinions des commentateurs procédant d'une méthode historique sont également modérées, comme l'illustre la réponse du célèbre capitaine et futur amiral Phillip H. Colomb aux arguments d'Elliot :

I think the proper attitude of mind, at any rate my own attitude of mind, is always this, in discussing questions of modern naval tactics, that I feel myself, as it were, in a bog, of which most of the substance under my feet is exceedingly unstable, and I find myself putting out a foot here and feeling a tussock and an apparent piece of solidity there, which I must test and try carefully before I attempt to rest upon it. I think if we all keep our minds in that condition we are more likely to get somewhat near the bottom of this excessively difficult and complicated question⁸⁹.

Colomb poursuit alors en défendant une opinion très modérée selon laquelle les trois armes sont également utiles : l'éperon, la torpille et l'artillerie correspondant chacune à certaines situations qui permettent leur emploi. Les cuirassés anglais, équipés des trois armes, se doivent de pouvoir appliquer la bonne arme à la bonne situation, à la discrétion du capitaine ou de l'amiral. Le choix de l'arme ne peut pas être fait en amont, au moment de la conception du navire, puisque le contexte technologique ne permet pas de prendre une décision claire sur l'armement.

Le flou analytique dans lequel se trouvent plongés les commentateurs n'est évidemment pas idéal. Tous sont conscients du problème, comme l'indiquera un peu plus tard l'amiral Robinson au cours d'un des moments de crise du milieu de la décennie :

[...] the immense diversity of opinions of naval Officers [...] on every possible subject is now, and has been for years, operating against any step whatever being taken for the amelioration of the condition of our Navy. I could go to a drawer

⁸⁸ Capitaine Fitzgerald, dans Elliot, « The Ram... », p.378.

⁸⁹ Capitaine Phillip H. Colomb dans *ibid.*, p.369.

to-morrow in the Admiralty and pull out 20 fathoms of objections to every single thing that ever happens to be proposed and ever will be proposed »⁹⁰.

Cette situation, appelée naturellement à provoquer une certaine frustration, fut produite par la somme des incertitudes imposées par le contexte et duquel il semble impossible de se sortir par la discussion. Les arguments ne sont pas suffisants pour défendre des idées sur lesquelles il est toujours possible de faire planer un doute raisonnable. On peut donc qualifier les débats de relativement improductifs. Seules l'expérience ou l'observation d'une guerre semblaient alors permettre de dissiper les incertitudes qui empêchaient alors de faire avancer la réflexion. Les quelques accrochages de la guerre franco-prussienne (1870-1871), de la guerre russo-turque (1877-1878) et de la guerre du Pacifique, entre le Chili et le Pérou (1879 et 1884), ont beau avoir été analysé de tous les côtés, l'envergure insuffisante des affrontements ne permettait pas aux penseurs de pouvoir trancher clairement entre les idées, comme devait le faire la guerre russo-japonaise quelques années plus tard (1904-1905) ou comme l'avait fait la bataille de Lissa, à l'occasion de la guerre austro-prussienne (1866).

La subordination de la stratégie à la tactique

Si le débat reste modéré, c'est également parce qu'il porte presque exclusivement sur la tactique et que les tenants d'une méthode historique ont moins de problème à s'accorder avec leurs homologues matérialistes sur le

⁹⁰ Amiral Sir Spencer Robinson dans Edward J. Reed, « What are the most urgent Measures that should be taken for increasing Her Majesty's Navy », *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.1020.

principe selon lequel la tactique est modifiée par le progrès. En effet, à l'occasion de la discussion sur l'éperon provoquée par Elliot, Colomb est largement d'accord avec ses collègues plus matérialistes. Partisan de la méthode historique, il n'hésite pas à concéder que la tactique a été modifiée par l'introduction de la vapeur, comme au cours des guerres anglo-hollandaises du XVII^e siècle elle l'avait été par l'adoption de la ligne de bataille, qui avait rendu obsolète l'emploi des brûlots⁹¹. C'est au niveau de la stratégie qu'il y a désaccord entre les deux méthodes. Or la stratégie n'est pas abordée directement dans les discussions. Qui plus est, l'adoption de l'éperon comme seule arme significative aurait obligé à réinterpréter la tactique et l'architecture des navires, mais n'aurait pas remis en question les enjeux stratégiques de l'époque : la faisabilité du blocus, la protection du commerce et la défense des Îles britanniques face à une invasion venue du continent. D'ailleurs, si cinquante ans de certitude en l'utilité de l'éperon ont été si complètement oubliés, son existence étant aujourd'hui reléguée à une note en bas de page de l'histoire navale, c'est peut-être en partie parce que la stratégie ne fut jamais vraiment affectée par cette arme. Richard Hill dans son ouvrage de synthèse *War at Sea in the Ironclad Age*, ne consacre que deux lignes à cette idée qui persista durant l'ensemble de la période qu'il se propose de couvrir⁹².

La stratégie n'est donc que très rarement abordée de front dans le *R.U.S.I. Journal*. Les discussions sont généralement très techniques, ouvertes sur la tactique et sans implication stratégique. Pourtant, comme nous allons le

⁹¹ Capitaine Phillip H. Colomb dans Elliot, « The Ram... », p.369-371.

⁹² Richard Hill, *War at Sea in the Ironclad Age*, London, Cassell, 2002 [2000], p.115.

voir, le cas de la torpille et du torpilleur est différent, les implications de cette arme et de ce vecteur touchant, en effet, les principaux enjeux stratégiques. Les commentateurs doivent, par conséquent, aborder la stratégie, mais ils le feront encore de manière implicite, sans la nommer. Cette sujétion de la stratégie à la tactique dans la pensée navale empêche les tenants de la méthode historique de poser clairement l'idée qui leur est chère, c'est-à-dire que, contrairement à ce que croient les matérialistes, la stratégie reste immuable, fondée sur des principes constants, même si la tactique est modifiée selon la conjoncture technique du jour.

Bref, les incertitudes techniques liées au progrès rapide et à l'absence du test de la guerre maritime ainsi que la difficulté à libérer la stratégie de la tactique et donc à limiter la dictature de la technique sur la pensée, maintiennent l'état d'indécision des penseurs de l'époque, tout en les encourageant au relativisme et à la modération. C'est dans ce contexte que nous allons nous intéresser aux exposés et aux articles touchant à la pensée navale et ayant été publiés dans le *R.U.S.I. Journal*.

Le débat sur la torpille et le torpilleur

Comme nous l'avons vu, bien que l'éperon participât à entretenir la confusion autour de la tactique, il n'eut pas d'impact sur la stratégie, ni même vraiment sur le matériel, les deux seules conséquences étant sa présence sur presque tous les navires, de la canonnière et du torpilleur jusqu'au cuirassé, ainsi que l'existence d'une ceinture de renforcement solidarissant l'éperon aux

flancs du navire. Un autre effet positif de cette ceinture de blindage était de protéger la ligne de flottaison de l'artillerie adverse. Si l'éperon n'eut, malgré sa popularité, qu'une influence modérée, une autre arme issue du progrès, la torpille, eut un retentissement phénoménal et impliqua de nombreux points de contact avec la stratégie.

À l'époque que nous étudions, deux types de torpilleurs existent. D'abord, les torpilleurs de 2^e classe sont de très petites embarcations qui sont hissées sur le pont des cuirassés. En cas de bataille entre deux flottes, et advenant la présence de conditions météorologiques favorables à leur emploi, les torpilleurs sont mis à l'eau et ont comme mandat de défendre leur cuirassé contre les torpilleurs ennemis ainsi que de couler les cuirassés ennemis si l'occasion se présente. Les torpilleurs de 1^{re} classe sont, quant à eux, des navires plus imposants utilisés pour la défense des côtes et des ports. Il est accredité à ces derniers, selon les commentateurs, une plus ou moins grande capacité à tenir la mer⁹³. Au cours de la première moitié de la décennie, comme nous allons le voir, la menace représentée par la torpille et le torpilleur semble aller croissant et représenter une tendance du progrès.

Le débat sur la torpille est fondé, comme en France, sur l'éventualité qu'une torpille lancée d'un torpilleur parvienne à détruire un cuirassé. Les dégâts laissés par ces explosifs sur les navires ayant servi aux tests étaient gigantesques, ne laissant aucun doute sur le sort d'un navire qui en serait victime (une explosion sous-marine est magnifiée puisque sous pression, la

⁹³ Par exemple, John Donaldson, « The Further Development of the Thornycroft Torpedo Vessels », *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882, p.388 et 394.

meilleure voie pour son expansion étant vers la surface ou à travers une coque.). Les qualités de la torpille se doublent, pour ses partisans, d'un important et séduisant argument économique. En effet, comme dans le débat en France, la possibilité qu'un torpilleur puisse détruire un navire valant des dizaines de fois son prix est impossible à ignorer. Bien que cette éventualité soit difficile à prouver dans la réalité, le simple doute l'entourant oblige les penseurs à réfléchir sur le sujet et rend la question incontournable. Le capitaine Samuel Long, dans un article auquel nous allons bientôt nous intéresser plus en profondeur, résume bien le défi financier qui accompagne la réflexion entourant la torpille : « These boats carry three Whitehead torpedoes which can be discharged efficiently against a ship at a distance of from 300 to 400 yards, and they cost from 7,000*l.* to 8,000*l.*, while a first class ironclad costs from 300,000*l.* to 600,000*l.* »⁹⁴ Ce constat, n'échappant à aucun observateur, permet aux partisans du torpilleur, comme Donaldson, d'user de l'argument économique : « Taking capital for capital, an ironclad costing 600,000*l.* might be met by 75 first class torpedo-boats, costing 8,000*l.* each »⁹⁵. Les références aux aspects économiques de la confrontation entre torpilleurs et cuirassés formeront la base de l'argumentation des tenants du torpilleur, autant en France, comme l'a constaté Motte⁹⁶, qu'en Grande-Bretagne, comme nous nous apprêtons à le voir.

⁹⁴ Long, « Study of... », p.328.

⁹⁵ Donaldson, « The Further... », p.401.

⁹⁶ Par exemple, Motte, *Une éducation géostratégique...* p.91.

Le capitaine Samuel Long et l'évolution du blocus, février 1881

En France, la torpille conduisit la Jeune École à une stratégie du faible au fort ne promettant pas la maîtrise des mers, mais plutôt l'impossibilité dans laquelle tous les belligérants se verraient de pouvoir en user. Elle démocratise ainsi la puissance navale. En Angleterre, on persista au contraire à y voir un type d'armement offrant autant de possibilités au fort qu'au faible. C'est ce que dit en substance le capitaine Samuel Long, en février 1881, dans son article sur le blocus : « The difficulty of the problem introduced by the locomotive torpedo is to prevent small and inexpensive vessels injuring large and expensive ones. So long as the enemy meets torpedo-boats with torpedo-boats, the forces are on equal footing »⁹⁷. Long adopte une méthode matérielle, mais l'utilise de manière modérée. Bien que nul doute ne soit permis sur le fait que le progrès modifie la guerre, il arrive néanmoins à un constat qui devait persister jusqu'au début du XX^e siècle : les nouvelles technologies ont modifié le blocus, mais ne l'ont pas rendu impossible⁹⁸. Au cours des guerres de la Révolution et de l'Empire, l'usage avait été de bloquer les escadres ennemies à l'aide d'un nombre égal de navires de ligne, faisant confiance à la supériorité du matériel et du personnel britannique, en cas de sortie, pour l'affronter et le vaincre. Selon Long, le blocus est toujours possible, mais une réserve supplémentaire d'un tiers de la force bloquante doit être maintenue, de manière à combler les vides causés par les pannes, l'usure, et le besoin de rentrer dans un port ami pour effectuer des réparations et nettoyer la coque. Deuxièmement,

⁹⁷ Long, « Study of... », p.334.

⁹⁸ Partridge, « The Royal Navy and the End of Close Blockade », p.134.

la force bloquante devrait également prévoir une force égale, ainsi qu'une réserve d'un tiers supplémentaire, de croiseur à éperon et torpille (*torpedo ram*) semblable au *HMS Polyphemus*⁹⁹. Finalement, en plus des torpilleurs de 2^e classe montés sur les cuirassés et destinés au combat d'escadre, doivent être prévus un nombre significatif de torpilleurs et de canonnières additionnels :

« A number of torpedo-boat ships, sufficient to ensure that in all suitable weather a barrier of patrol boats formed the advanced pickets of the fleet, and as the duties of the crews would be severe and incessant, it would be necessary that the same crew should never be on duty two nights running, but should have commodious quarters in a suitable vessel. Unarmoured vessels would be adapted for this service; their primary duty being to act as a base for the patrol boats¹⁰⁰.

Le type de navire ayant pour objet d'être un entrepôt à torpilleurs auquel fait référence Long existait déjà dans la *Royal Navy* en tant que prototype : le *HMS Hecla*. Ancien navire marchand acheté par l'amirauté et converti en porteur de torpilleurs, il suscita l'espoir de transformer une arme souvent perçue comme défensive en une arme offensive, plus conforme à la vocation de la *Royal Navy*. Selon Long, chacune des forces bloquantes, au large de chaque port ennemi, devraient compter plusieurs navires de ce type dont « At least one of them should have a factory on board, of sufficient resources to repair any ordinary war damages to the boats. »¹⁰¹

Long et ses commentateurs sont donc confiants en la faisabilité du blocus qu'ils font pourtant reposer sur une multitude de *Hecla* inexistantes et sur un vaste nombre de torpilleurs alors indisponibles. À aucun moment la torpille n'est jugée capable de forcer la levée d'un blocus si le matériel jugé indispensable au blocus par Long est fourni à la *Royal Navy*. En outre, bien

⁹⁹ Pour des images du *HMS Polyphemus*, voir l'annexe.

¹⁰⁰ Long, « Study of... », p.333.

¹⁰¹ *Ibid.*, p.334.

que le blocus reste possible dans les esprits, sa complexité est, comme nous l'avons vu, augmentée de manière exponentielle. Un commentateur élève d'ailleurs au plan stratégique les exemples très tactiques tirés de la guerre de Sécession américaine utilisés par Long. Le capitaine Bridge constate effectivement qu'une des leçons de cette guerre est « the absolute necessity of having an enormous reserve of force. »¹⁰² En effet, « The federals were engaged with an enemy which was not in the least degree a naval enemy. [...] but notwithstanding that, the Federals had to increase their ships from something under 100 to over 400, and the number of men from 7,000 to over 40,000. »¹⁰³ Ce constat permet de reprocher « the utter inadequacy of anything like the present number of ships that we have actually in existence and building, or that could be quickly prepared for commission, to make any satisfactory attempt at shutting up the enemy's fleet in his own ports. »¹⁰⁴ La seule certitude ressortant du débat est donc l'inadéquation des moyens de la Royal Navy pour les blocus qu'elle aura à faire dans un contexte de guerre moderne. La demande de crédits était, en effet, une demande récurrente et de plus en plus pressante des marins¹⁰⁵. Le débat sur le blocus se conclut pourtant sur une note familière, l'incapacité de trancher entre les armes étant omniprésente. Long déclare donc : « I think we naval officers do well, especially in the present changing state of armaments, to meet occasionally and

¹⁰² Capitaine Bridge dans *ibid.*, p.344.

¹⁰³ Capitaine Bridge dans *ibid.*

¹⁰⁴ Capitaine Bridge dans *ibid.*, p.345.

¹⁰⁵ Par exemple, en 1883, C. Pfoundes et le capitaine Noel dans Harris, « Maritime Power... », p.427 et 429., le vice-amiral Boys dans Nathaniel Barnaby, « Battle Ships - a Forecast », *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.134., et en 1884, le célèbre capitaine Charles W. D. Beresford, présidant la conférence de A. F. Yarrow, « Torpedo-boats, having special reference to those built by Messrs. Yarrow and Co. », *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.626-627.

discuss these questions, so that our minds may be decided as to what we are going to do. »¹⁰⁶ Cette modestie, démontrant l'indécision des commentateurs en Angleterre, est particulièrement intéressante quand on observe, au contraire, les arguments tranchés déployés en France.

Le vice-amiral Dowell et la torpille conjuguée au futur, mars 1881

Au début de la décennie 1880, le développement de la torpille n'est pas encore achevé mais la tendance est à son amélioration rapide. Dans un article sur la tactique navale et la guerre d'escadre, en mars 1881, le vice-amiral Dowell déclare : « In considering the armament, we have the ram, the gun, and the torpedo to fight with. In point of effectiveness, I consider the ram and the gun nearly on a par, whilst (for the present, at all events) the torpedo can only be considered as an auxiliary. »¹⁰⁷ Si la torpille est relativement mise à l'écart dans sa vision *actuelle* de la tactique, il spécifie pourtant que « The Whitehead torpedo is a very formidable weapon, and must constitute in future a considerable factor in naval engagements. »¹⁰⁸ Aucun doute n'est donc permis sur le futur prometteur de la torpille, ce que reprend le capitaine Gerard Noel, dans la discussion qui suivit la conférence, en ajoutant sur les torpilleurs : « at present I think we have not had sufficient proof of their value to be able to give them prominent position. On the other hand, if torpedo-boats are brought into

¹⁰⁶ Long, « Study of... », p.349.

¹⁰⁷ Dowell, « On Naval... », p.352.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p.353.

action, they will very much influence, and perhaps alter tactics. »¹⁰⁹ Dans un contexte légèrement différent, il s'agit également de la conclusion à laquelle est obligé de parvenir John Donaldson, le mois suivant, quand il déclare, après le débat autour des torpilleurs fabriqués par sa firme : « Looking at all the circumstances I think there is still a great future for the torpedo-boats. »¹¹⁰ En somme, au début de la décennie 1880, la torpille et le torpilleur sont des armes perçues comme encore insuffisamment développées pour être adoptées au présent, mais riches de promesses pour l'avenir.

Les indécisions et les incertitudes tactiques et stratégiques des matérialistes favorisent finalement le *statu quo* et permettent l'expression d'opinion historique, malgré la dominance matérielle. Ce que défend fort bien le célèbre amiral Geoffrey Hornby, président la conférence de Dowell et la concluant en rappelant, dans un style des plus historique, que

« recognizing the difficulty that there is in forming any system of tactics at the present moment, for reasons which have been pointed out by several speakers, we should be very careful to adhere to principles, and to stick to those laid down as principles of war by our own Admirals, notably by Lord Nelson. »¹¹¹

Cela étant, les capacités des torpilles et des torpilleurs se développent très rapidement et ces progrès sont reconnus. En se demandant si la torpille change ou ne change pas la donne, les commentateurs adoptent finalement tous plus ou moins la base de la pensée matérielle en ne critiquant jamais, comme l'école historique devait le faire à la fin de la décennie, le présumé que le progrès peut imposer des changements structurels sur la guerre.

¹⁰⁹ Capitaine Gerard Noel dans *ibid.*, p.367.

¹¹⁰ Donaldson, « The Further... », p.411.

¹¹¹ Geoffrey T. P. Hornby dans Dowell, « On Naval... », p.371.

Le capitaine Harris et le consensus matérialiste, juin 1882

Matérialiste convaincu, le capitaine Harris assiste très souvent aux conférences du *R.U.S.I.* et présenta au cours de la décennie plusieurs conférences que nous examinerons. La première d'entre elles, pour la période à l'étude, est donnée en juin 1882. Démontrant la nécessité de faire escorter les escadres par des navires plus petits, Harris, comme Aube à cette époque, se montre très critique envers le cuirassé sans pour autant le déclarer obsolète :

I do not think any apology on my part will be needful, for endeavouring to bring under your discussion the shortcomings of the armour-clads, and introducing with some diffidence my own ideas as the necessity of supplementing armoured ships by vessels of other types, believing as I do, that it is possible by adding a sufficiency of vessels of other types, in due proportion, to armour-clad ships, squadrons, and fleets, to increase their efficiency to a far greater extent than if the money these supplementary ships would cost was applied to the construction of one or perhaps two additional armour-clads¹¹².

Le cuirassé reste donc l'expression de la puissance navale malgré sa dépendance accrue à des types de navire plus légers. En tentant de déterminer les modalités de cette nouvelle contrainte, Harris défend des idées fermement matérialistes. Il affirme, en effet, que « the conditions of naval warfare have been as distinctly revolutionized as the respective types of war ships, past and present, have themselves changed. »¹¹³ Conséquemment, « it is my desire to add my voice, humble though it may be, to the voice of those who have of late in this Institution repeatedly called attention to the rapid and startling changes that have taken and are taking place in all the conditions of naval warfare. »¹¹⁴ Demeurant toutefois résolument modéré, Harris annonce : « I have not the most remote intention of asserting that our noble armoured vessels are

¹¹² Harris, « The Necessity... », p.25.

¹¹³ *Ibid.*, p.26.

¹¹⁴ *Ibid.*, p.27.

useless »¹¹⁵. Dans un contexte différent, l'importance du cuirassé doit donc être revue à la baisse tout en conservant sa place centrale.

Très favorable au torpilleur, Harris défend des idées semblables à celle des partisans de la Jeune École, alors dans leur période modérée. Selon lui, les torpilleurs feraient courir, près des côtes, un danger très réel au cuirassé. En effet, « ... under certain circumstances a determined attack by these small and swift torpedo-boats might, if well organized and made simultaneously by a sufficient number of them, be fatal to any armour-clad afloat even in the daylight. »¹¹⁶ Dangereux près des côtes, Harris anticipe même les opérations en haute mer des torpilleurs autonomes du second système de la Jeune École.

Independantly of these present risks on a hostile coast, signs are not wanting of the speedy introduction of a larger and more formidable class of torpedo-vessels, which, while equally excelling the speed of armour-clads, will be able to keep the sea with equal facility; vessels which will give the greatest scope to the ability of a daring and practical seaman, with good information concerning an armour-clad enemy, and possessing that overwhelming confidence and resolution which usually accompanies those who feel that they have the power of opportune and successful attack in their hands¹¹⁷.

Néanmoins, la Jeune École, dans son second système, voyait les opérations contre les cuirassés en haute mer comme étant marginale, préparant en fait une guerre de course implacable et meurtrière. Harris, quant à lui, ne dépasse pas la question du torpilleur contre le cuirassé. Selon lui, le torpilleur n'a de place en haute mer qu'en appui aux escadres. La croyance ferme de l'époque que la prochaine bataille entre escadres ennemies sera chaotique offre au torpilleur, selon Harris et beaucoup d'autres commentateurs, des opportunités évidentes.

¹¹⁵ *Ibid.*, p.26.

¹¹⁶ *Ibid.*, p.30.

¹¹⁷ *Ibid.*, p.31.

During the heat of future naval actions many a favorable opportunity will be afforded these vessels of using a torpedo with fatal effect, in the mêlée when armoured-clad is attacking armour-clad in deadly combat, when the air is charged with smoke and noise from the furious cannonade of heavy guns, the growling of Nordenfelts, the sharp crack of rifles, mingling with the roaring of escaping steam ; amidst such din and confusion, who can over-estimate the value of numerous swift vessels, each capable of wreaking fell destruction on the largest armour-clad¹¹⁸?

Pour ce qui est du blocus, la principale mesure de protection du commerce alors envisagée, Harris, comme Long et la plupart des penseurs britanniques, ne croit pas que la torpille avantage plus la force bloquée que la force bloquante. En effet, les torpilleurs anglais « would be employed watching the entrance of the harbor, leaving their armour-clad consorts well out in the offing, beyond the reach of ordinary torpedo-boat sorties at night »¹¹⁹. Ces torpilleurs sont comme pour Long, des torpilleurs de 2^e classe transportés dans des navires semblables au *Hecla*.

Torpilleurs et cuirassés sont donc complémentaires dans la pensée d'Aube, de Harris et de Long. On peut d'ailleurs croire qu'ils sont loin d'être les seuls à croire en la puissance potentielle des torpilleurs. En effet, on constate un consensus évident autour des propos de Harris au cours de la discussion qui suivit sa conférence, sans compter l'accusation de manque d'originalité que lui porte Phillip Colomb, qui ajoute ensuite : « As a matter of fact, the paper he has read to-day is, I have reason to believe, the keynote of the ship-building policy of the day. »¹²⁰ On peut conclure de ce qui précède que la torpille n'était pas crainte par les penseurs matérialistes anglais qui voyaient en elle autant de nouveaux défis que de nouvelles opportunités.

¹¹⁸ *Ibid.*, p.33-34.

¹¹⁹ *Ibid.*, p.34.

¹²⁰ Capitaine P. H. Colomb dans *ibid.*, p.37.

Nathaniel Barnaby, directeur des constructions navales, et les limites du cuirassé, février 1883

Nathaniel Barnaby est connu en tant que directeur des constructions navales, poste qu'il occupa dès 1872. Il participa au cours de sa longue carrière au design des cuirassés anglais depuis le *HMS Warrior* de 1860, jusqu'à sa retraite, qu'il prit en 1885¹²¹. Barnaby ne croyait pas possible d'immuniser un navire contre la torpille et, sous sa gouverne, la question n'a pas été mise à l'ordre du jour par l'Amirauté¹²². Au contraire, il fut à l'origine de la création du *HMS Polyphemus*, dont la construction s'échelonna de 1874 à 1882¹²³. Ce navire fut le premier torpilleur à vocation de haute mer, sorte de croiseur-torpilleur capable de suivre la flotte. Cette catégorie de navire est l'ancêtre des *torpedo-catchers*, des *torpedo boat destroyers* (TBD) et des *destroyers*¹²⁴.

En février 1883, Barnaby fit une apparition remarquée au *R.U.S.I.* en présentant une conférence sur l'avenir du cuirassé¹²⁵. Le président de l'assemblée, nul autre que l'amiral Sir Astley Cooper Key, *First Sea Lord*, présenta la conférence en déclarant : « I am sure Mr. Barnaby does not require any introduction from me. You are all aware that in listening to him on the subject of "battle-ships," you are listening to the highest authority in England, I

¹²¹ D. K. Brown, *A Century of Naval Construction*, London, Conway Maritime Press, 1983, p.44-50.

¹²² Cowpe, « The Royal Navy and the Whitehead torpedo », p.26.

¹²³ Lyon, *The First Destroyers*, p.13.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ Barnaby, « Battle Ships... ».

may say in Europe. »¹²⁶ Possédant une haute autorité sur le sujet, Barnaby défendit une position matérialiste en observant que « Constantly improving modes and means of attack upon ships by ships, and from the shore, threaten to change the character of the battle ship; and it is uncertainty in this respect which emphasizes the financial limitation. »¹²⁷ Le coût d'un cuirassé serait donc d'autant plus indéfendable que son utilité était compromise par le progrès. Poussant la réflexion matérielle plus loin que Harris et Long, Barnaby prédit l'obsolescence graduelle du cuirassé, sous la pression de l'évolution technique : « The battle ship of large size is not only likely to become obsolete for the attack and blockade of ports, but also for another important service, viz., harassing the commerce of an enemy. »¹²⁸ Si on retire au cuirassé sa capacité à effectuer un blocus et à attaquer les côtes ainsi que son aptitude relative à lutter contre le commerce ennemi, il ne lui reste plus que sa responsabilité au cours d'une guerre d'escadre. Mais même ce dernier rôle est jugé par Barnaby comme étant en voie de disparition. Il croit, en effet, que seulement les

Operations on or in the neighbourhood of an enemy's ports, and attacks upon his commerce, are the two most important fields of maritime warfare. Fleet actions have hitherto grown out of them; and it is reasonable to expect that they will do so in future, and that the ships best adapted for these two fields of warfare will always be found in contending fleets¹²⁹.

L'unique utilité potentielle que Barnaby octroie aux cuirassés déjà complétés découle de la réflexion que « The presence among the lighter ships of some ships with steady platforms, exceptionally heavy guns, and those guns

¹²⁶ Amiral Sir Astley Cooper Key dans *ibid.*, p.127.

¹²⁷ *Ibid.*, p.128.

¹²⁸ *Ibid.*, p.129.

¹²⁹ *Ibid.*, p.131.

defended by armour, would of course be a great advantage ; and this may possibly become the sole function of what we call the battle ship. »¹³⁰ Le cuirassé serait donc condamné, pour sa plus grande honte, à ne pouvoir agir qu'en appui aux flottilles.

Bien que Barnaby ne croie plus en l'avenir du cuirassé, il ne va pas aussi loin que Harris dans l'apologie de la torpille, choisissant plutôt l'artillerie comme arme principale. Il déclare en effet : « I have never pleaded for large and costly ships, but I have always agreed with those who hold that England should put into the hands of her seamen the most powerful guns which can be made and worked. »¹³¹ Partisan de l'artillerie, il concède cependant une valeur défensive à la torpille et constate clairement l'importance du problème que le torpilleur pose au blocus. Pourtant, la réponse à cette menace ne tiendrait pas, ou pas seulement, en une flotte de torpilleurs hissés sur des navires de type *Hecla*, mais plutôt en de puissantes canonnières : « There can be no doubt, I think, that gun-vessels with numerous long-range shell guns, and costing not more than one-fourth of the modern battle ship, will displace the battle ship *for this service* [le blocus] »¹³².

Dans le débat qui suivit la conférence de Barnaby, le capitaine Harris se montre enthousiaste¹³³ et le capitaine Philip Colomb s'oppose vigoureusement à lui, principalement pour lui reprocher de penser à pourchasser le commerce ennemi sans penser protéger le commerce anglais. En effet, dit-il,

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Ibid.*, p.132.

¹³² *Ibid.*, p.129.

¹³³ Capitaine Harris dans *ibid.*, p.143.

From the very first of our great naval battles down to the last, from the Armada to Trafalgar, it has been one unceasing rule that we have fought at sea to defend our own coast, and our own commerce, and not to attack those of the enemy. [...] Our Navy, if we come to fight with a naval Power, or a combination of naval Powers, must fight a defensive war, and its only business will be to keep the highways of the sea clear. Until this is secured, nothing else should be thought of¹³⁴.

Protéger la Grande-Bretagne, le commerce, les colonies et les intérêts britanniques dans le monde sont les justifications de la puissance de la *Royal Navy*. Le blocus n'est donc pas une fin, mais un moyen. Si la flotte parvient à garder les navires ennemis dans leurs ports, ces objectifs sont largement accomplis de la manière la plus certaine possible. Inversement, si le blocus s'avère impossible, protéger les communications de l'Empire demeure prioritaire. Le reproche est pertinent. En outre, la guerre d'escadre ne peut être écartée, selon Colomb, puisque la certitude d'une victoire anglaise est la seule garantie de l'absence de bataille. Conclusion : le cuirassé a encore sa place dans la guerre moderne. Finalement, s'affichant comme partisan d'une méthode historique, Colomb déclare : « In formulating a naval policy we should not forsake the sure ground of history and experience, for the conditions and form of naval wars are only intensified, not altered. »¹³⁵ Pour Colomb, les seules différences entre les guerres passées et les guerres futures sont donc, contrairement à ce qu'affirme Barnaby, tactiques et matérielles.

L'opinion de Barnaby est d'autant plus intéressante qu'il occupe un poste important qui l'autorise, au moins en partie, à mettre en pratique ses idées. Sa désaffection pour les cuirassés, qu'il juge quand même utile de construire tant que les ennemis potentiels de l'Angleterre en construiront,

¹³⁴ Capitaine P. H. Colomb dans *ibid.*, p.138.

¹³⁵ Capitaine P. H. Colomb dans *ibid.*

démontre bien la désaffection des penseurs anglais, encore très matérialistes, à quelques exception près.

Le capitaine Harris et la torpille : une arme anglaise, avril 1883

La conférence de Barnaby, présidé par le *First Sea Lord*, a marqué ceux qui l'ont entendue. Cela donna lieu peu après, en avril 1883, à une conférence de Harris tentant de répondre aux questions soulevées par Barnaby et de susciter un nouveau débat sur le sujet. Dans cette communication, Harris, en bon matérialiste, tente de définir les composantes (matérielles) de la puissance maritime et de définir la meilleure manière d'appliquer cette dernière¹³⁶. Harris soulève avec justesse la difficulté d'estimer la puissance des flottes des nations, l'évolution rapide de la technologie ayant généré « an almost infinite variety of vessels »¹³⁷ difficilement comparables entre eux. À défaut de mieux, cette hétérogénéité serait souhaitable, selon lui.

We are not justified in presuming that of to-day would be lost or won by artillery alone; on the contrary we have ample evidence that the impact of the ram, and the shock of the torpedo, must play a very important part during the *mêlée* which must surely ensue during a hotly contested naval action. Certainly, then, if the power of individual ships consists of artillery, ram, and torpedo, and that either arm may be used with success, we must not disqualify any vessel from the fight by reason of her being inferior of some in these respects, yet may she not be superior of many in the employment of the other weapons¹³⁸?

Conséquemment, dans la bataille chaotique qui ne manquera pas de se produire et de se transformer en *mêlée*, 10 cuirassés seraient inférieurs à 5 cuirassés appuyés d'une quinzaine de torpilleurs et de canonnières. L'avantage

¹³⁶ Harris, « Maritime Power... ».

¹³⁷ *Ibid.*, p.415.

¹³⁸ *Ibid.*, p.417-418.

du nombre conférerait à son détenteur un nombre supérieur d'opportunités pour employer les armes mortelles que sont la torpille et l'éperon.

En appui à cette idée — la suprématie du nombre face à la puissance individuelle —, Harris invoque deux citations d'un article d'Aube, tirées de sa traduction anglaise publiée dans le *R.U.S.I. Journal*, que Motte juge comme étant l'expression la plus achevée du premier système de la Jeune École¹³⁹ :

The French Rear-Admiral Aube, in his celebrated article on Naval Warfare, &c., says: "A fleet superior in numbers will be, from the commencement of hostilities, mistress of the seas;" and "The empire of the sea, in the strict meaning which we must give to those words in the present day, belongs to the most numerous ironclad fleet."

It would thus seem that the safest means of preserving or acquiring maritime power on the part of any nation will be, not to split too many straws over the individual capabilities of certain vessels, but to take care that there be no deficiency in numbers of moderately capable vessels all possessed of good speed¹⁴⁰.

Sans rapport avec l'idée tactique de supériorité numérique que fait valoir Harris, Aube traite en fait de stratégie. Ces deux citations sont effectivement plutôt étonnantes. Dans le texte traduit, suivant la première citation, Aube écrit : « But to-day this sovereignty is a word more than a fact; »¹⁴¹. Peu après la seconde, on peut lire : « This rule will last until the fleet ironclad is proved not to be the most effective unit. »¹⁴² Prédiction dont Aube fixe l'achèvement dans un futur proche : la prochaine guerre navale. Deux partisans du torpilleur, Harris et Aube ne s'intéressent tout simplement pas au même sujet. L'amiral français traite principalement de l'impossibilité du blocus et de l'improbabilité

¹³⁹ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.170.

¹⁴⁰ Harris, « Maritime Power... », p.418.

¹⁴¹ Hyacinthe Théophile Aube, « Naval Warfare and the Military Ports of France », (Traduit par le lieutenant Hastings R. Lees), *R.U.S.I. Journal*, vol.26, 1883, p.536.

¹⁴² *Ibid.*, p.539.

d'un futur combat naval entre cuirassés alors que Harris croit à la survie de la maîtrise des mers de l'Angleterre par de nouveaux moyens.

Les opinions de Harris restent largement les mêmes que lors de sa précédente conférence, certains points sont pourtant originaux. Sur le danger que la torpille fait courir aux cuirassés, après avoir répété abondamment la nécessité des torpilleurs pour la *Royal Navy*, Harris déclare tout de même :

It would need a separate paper to enter fully into the momentous question as to the effect on maritime power, and its application, of the general introduction of locomotive and stationary torpedoes, or of torpedo vessels; these latter, and the rapid strides we may expect them to take in the next few years, seem to me the maritime question of the day. It is even possible that armoured vessels of large size may at some future time completely succumb to greater developments of torpedo vessels. In the present it will certainly be most judicious to largely supplement armoured fleets, by both torpedo vessels and boats, each armed with Whitehead torpedoes; - the torpedo vessels to be capable of independently keeping the sea; the torpedo boats to be attached to the armoured vessels, or carried by steamers like the "Hecla" fitted as torpedo depots¹⁴³.

Le torpilleur est donc perçu par Harris comme étant une arme extrêmement efficace, et appelée à le devenir encore davantage. Pourtant, à aucun moment il ne juge, comme Aube le défend dans l'article cité précédemment, que le blocus ne soit remis en question ou que l'« empire de la mer » ne se soit rendu inutilisable. En effet, Harris déclare :

Many valuable opinions have been freely expressed, that torpedo warfare will be of more benefit to defensive than offensive operations. This may have been so at first, but it now appears probable, from recent progress, that in due course, [...] torpedoes will be fully effective in the hands of the assailants as they have hitherto been reputed to be in those of the assailed¹⁴⁴.

Si Aube prévoyait la négation de la puissance par la torpille et le torpilleur, Harris en déduit une facilité accrue à la projection de la puissance si la *Royal Navy* adopte profondément les nouvelles technologies. L'opinion de Harris sur la valeur offensive des torpilleurs est également dans l'air du temps

¹⁴³ Harris, « Maritime Power... », p.424.

¹⁴⁴ *Ibid.*, p.425.

en Angleterre. En effet, si John Donaldson, représentant *Thornycroft and Co.* en avril 1881, avait dû reconnaître que les torpilleurs étaient plus importants par l'importance qu'ils devaient acquérir dans le futur que par leurs capacités présentes, Yarrow, au cours de la présentation des torpilleurs de *Yarrow and Co.*, en mai 1884, parle beaucoup plus du présent que du futur et n'hésite pas à dire de ses torpilleurs : « Their sea-going qualities are exceptional. »¹⁴⁵ Pour ce faire, il peut utiliser comme exemple le voyage de 18 jours, excluant les escales, qui menèrent un de ses torpilleurs vendus à la Russie de Londres à Nikolaïef, en mer Noire.

L'amélioration des capacités que les torpilleurs semblent acquérir en haute mer est donc analysée dans le sens contraire des déductions d'Aube. L'efficacité croissante du torpilleur avait été interprétée par la Jeune École dans le sens d'une radicalisation de leurs théories précédentes, rendant le cuirassé complètement obsolète. Pour Harris, et vraisemblablement pour d'autres Anglais, cette efficacité croissante ainsi que le développement des possibilités offensives de cette arme permettrait à la *Royal Navy* d'améliorer ses propres capacités. La torpille ne possède donc en aucune manière, pour Harris, les vertus de démocratisation de la puissance maritime que lui conférait Aube. Tant que l'Angleterre est supérieure à ses ennemis potentiels dans ce type d'armement comme dans les autres, elle n'aurait rien à craindre. Par un raisonnement matérialiste, Harris arrive donc à des conclusions stratégiques semblables à celle qui sont tirées par les tenants d'une méthode historique : la maîtrise des mers est possible et exploitable pour l'Angleterre, avec plus de

¹⁴⁵ Yarrow, « Torpedo-boats... », p.606.

Hecla et moins de cuirassés. Il est également intéressant, et paradoxal, de constater que le développement d'un torpilleur capable de tenir la mer est interprété de manière favorable à la fois par Aube et par Harris : il annule la puissance du cuirassé selon le second système de la Jeune École; pour Harris et consorts, il facilite le blocus et la projection de la puissance.

Le débat qui suivit la présentation de Harris tourna largement autour d'un thème qui devait faire couler beaucoup d'encre l'année suivante : le sous-financement de la *Royal Navy*. Harris avait déjà, avec cette question en tête, affirmé qu'aucun navire ne pourrait être construit en temps de guerre, les délais de construction étant beaucoup trop longs pour la guerre moderne. De plus, les arsenaux seraient trop occupés à réparer et maintenir la flotte pour même compléter les bâtiments en construction. Conséquemment, « what the power is at the commencement of a war so it will remain: it may diminish, but not increase »¹⁴⁶. Les déclarations en ce sens se multiplient. C. Pfoundes déclare : « We cannot remain as we are till a war is actually imminent. »¹⁴⁷ Le capitaine Noel déclare, quant à lui, après un long plaidoyer du même acabit : « We want vessels, and we want more money. »¹⁴⁸ Bref, les marins sont de plus en plus insatisfaits des budgets de la *Royal Navy*. Finalement, outre la question financière, la discussion autour de la conférence de Harris ne soulève que des objections techniques et ses idées ne sont pas vraiment remises en cause. En somme, la méthode matérielle domine un débat dans lequel la méthode historique est encore presque absente.

¹⁴⁶ Harris, « Maritime Power... », p.421.

¹⁴⁷ C. Pfoundes dans *ibid.*, p.427.

¹⁴⁸ Capitaine Noel dans *ibid.*, p.429.

La Home Defence

Le problème de la défense des Îles Britanniques est fondé sur la certitude que la France, ou toute autre puissance continentale, ne possède et ne possèdera jamais la maîtrise de la Manche ne serait-ce que de manière temporaire. Comme le rappelle le colonel Charles H. Nugent dans une conférence sur ce sujet, en mars 1884, « Napoleon, in 1805, asked only for six days' command of the Channel, saying that he would be in London on the fifth day. »¹⁴⁹ Dans ce pays sans conscription, la marine doit être à même d'assurer l'impossibilité d'une telle éventualité. Pourtant, l'incertitude matérielle et doctrinale dans laquelle se trouve plongée la marine, comme nous l'avons vu, est profondément troublante. Elle est suffisante pour qu'on cherche ailleurs qu'en elle la certitude de pouvoir opposer une défense efficace face à un ennemi prêt à tenter un débarquement. La fortification des côtes anglaises fut, pendant toute la période d'évolution technologique rapide qui suivit le lancement de *La Gloire* en France et du *HMS Warrior* en Angleterre, la réaction typique à la peur de l'invasion et le signe d'une baisse de confiance dans les capacités de la flotte¹⁵⁰. En effet, les deux vendeurs de torpilleurs, John Donaldson et Yarrow, dans leur communication respective au *R.U.S.I.*

¹⁴⁹ Charles H. Nugent, « Imperial Defence: Part I. Home Defences », *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885.

¹⁵⁰ Andrew Lambert, « The Shield of Empire, 1815-1895 », dans J. R. Hill and Bryan Ranft (dir.), *The Oxford illustrated history of the Royal Navy*, Oxford ; New York, Oxford University Press, 1995, p.188-189.

Journal, utilisent comme argument la nécessité de pourvoir à la défense côtière de l'Angleterre¹⁵¹.

De plus, entre 1857 et 1885, une succession presque ininterrompue de gouvernements libéraux marque une ère de laissez-faire. Comme le remarque l'historien Donald M. Schurman, à cette époque, « the general desire – again common to both major parties but more pronounced among Liberals – to limit defence expenditures strictly. »¹⁵² Cette volonté de limiter les dépenses « increased with the passage of time, partly because of the steadily mounting expense of novel weaponry, and partly owing to stagnant or dwindling revenue production during much of the post-1873 era, the consequence of the Victorian Great Depression. »¹⁵³ La situation financière difficile à la fois pour l'armée et la marine, ainsi que les nombreux litiges en souffrance entre les administrations navale et militaire¹⁵⁴, favorisaient l'âpre lutte pour les crédits qui devait s'ensuivre. Andrew Lambert va même jusqu'à affirmer : « War-planning was left to the First Lord and the First Naval Lord, both of whom spent the bulk of their time arguing the naval case in cabinet. »¹⁵⁵ Dans ce conflit pour l'obtention de crédits, contre l'armée et la Trésorerie, la marine est désavantagée par ses difficultés matérielles et théoriques à garantir son absolue

¹⁵¹ Donaldson, « The Further... », p.402-403; Yarrow, « Torpedo-boats... », p.615.

¹⁵² D. M. Schurman & John F. Beeler, *Imperial Defence, 1868-1887*, London Portland, Frank Cass, 2000, p.5.

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ Par exemple, le problème issu de l'attribution à l'armée de la responsabilité de la commande et de la répartition de toutes les pièces d'artillerie que rapporte Geoffrey Penn, *Infighting Admirals : Fisher's Feud with Beresford and the Reactionaries*, Barnsley, Leo Cooper, 2000, p.12.

¹⁵⁵ Lambert, « The Shield of Empire, 1815-1895 », p.199.

efficacité en ce qui a trait à la défense des Îles Britanniques, avantageant ainsi les militaires.

Le point de vue des militaires sur les questions de *Home Defence* est très bien présenté à l'occasion de deux conférences données par le colonel Charles H. Nugent en mars et en avril 1884 sur le thème de l'« Imperial Defence ». Le premier concerne les défenses des Îles Britanniques¹⁵⁶ et le second la défense des colonies et des stations de ravitaillement¹⁵⁷. Une particularité de ces deux conférences, données et présidées par deux militaires, est que la majorité des participants au débat sont des marins et qu'une relative bonne entente est préservée grâce au point de vue modéré de Nugent. Ce que reconnaît John Colomb qui loue « the temperate nature of his statements. »¹⁵⁸ Voici un des lieux communs matérialistes sur lesquelles s'appuie l'opinion d'un militaire :

The introduction of steam as the motive agent has, by making them to a certain extent independent of the weather, rendered the operation of ships more certain and more mechanical, and has thus placed other nations upon a somewhat more equal footing with us¹⁵⁹.

Supposant qu'effectuer une sortie et échapper au blocus est toujours possible par mauvais temps, cette affirmation populaire suppose qu'une concentration rapide de cuirassés ennemis pourrait avoir lieu en arrangeant par télégraphe un rendez-vous et une sortie simultanée. Selon cette logique, une escadre ennemie, peut-être même une flotte combinée franco-russe, pourrait être en mesure de semer la désolation sur les côtes anglaises en bombardant les ports et les villes non défendus, comme se proposait précisément de le faire

¹⁵⁶ Nugent, « Imperial Defence: Part I... ».

¹⁵⁷ Charles H. Nugent, « Imperial Defence: Part II. Abroad », *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885.

¹⁵⁸ Capitaine John C. R. Colomb dans Nugent, « Imperial Defence: Part I... », p.450.

¹⁵⁹ *Ibid.*, p.430.

Aube. Le président de l'assemblée, le général J. Lintorn A. Simmons, déplorant la fortification inadéquate des côtes, rapporte même les propos d'une délégation venue d'Édinbourg et avertissant les autorités que si aucune protection n'est mise en place, un croiseur ennemi menaçant de bombarder pourrait être à même de demander les 2 000 000 de livres sterling en or des coffres des banques de la ville¹⁶⁰. La défense de l'Angleterre ne peut pas reposer en entier sur sa flotte, celle-ci ne pouvant en aucun cas assurer l'Angleterre d'une maîtrise continue et parfaite de la Manche. Nugent reconnaît néanmoins la particularité de la Grande-Bretagne face à ses voisins continentaux : « I am the last person to place the Navy in anything but its true position as our main defensive factor »¹⁶¹.

En plus du pouvoir égalisateur de la vapeur, Nugent constate que le progrès réduit le nombre absolu des navires disponibles et donc de l'espace qu'ils peuvent couvrir :

The development of artillery and of armour has reduced the number while increasing the size of battle-ships, and so it has come to pass that the units available for the protection of widely distant points of importance, and for operations over lengthened and still lengthening Lines of Communication, have become fewer than ever¹⁶².

Conséquemment, Nugent développe un argument souvent employé par les partisans des fortifications, selon lequel la défense des côtes allégerait la somme des tâches dévolues à la *Royal Navy* :

Home Defensive measures then should have for their object the security of our coast-line, so that our seagoing ships may be relieved from sentry duty upon the coast, and may be left free-

1. To act in masses upon the enemy wherever that enemy is to be found.

¹⁶⁰ Général Sir J. Lintorn A. Simmons dans *ibid.*, p.456.

¹⁶¹ Nugent, « Imperial Defence: Part II... », p.508.

¹⁶² Nugent, « Imperial Defence: Part I... », p.430.

2. To protect our Lines of Commercial Communication.
3. To undertake the defence, externally, of our territories beyond the seas¹⁶³.

Nugent juge que les devoirs de la flotte sont si grands que celle-ci pourrait être trois fois plus nombreuse qu'elle serait toujours trop petite pour assurer la sécurité de tous les intérêts britanniques, surtout si elle doit, en plus, protéger les côtes anglaises. Selon Nugent, les fortifications « gives mobility to our Fleet »¹⁶⁴ en permettant de s'assurer que « the limited number [of battle-ships] we have should not be frittered away by sub-division, - that it should be held for operating in masses »¹⁶⁵.

Nugent propose également la fortification de Londres et l'augmentation des effectifs de l'armée régulière et de la milice à un nombre suffisant pour dissuader les envahisseurs potentiels. Impliquant un risque suffisant, ces fortifications feraient réfléchir les ennemis potentiels : « the risks will be so great, and the result so uncertain, that it will not be worth any Power's while to make the attempt. »¹⁶⁶ Nugent continue en affirmant que l'état actuel des choses est une invitation au bombardement des villes et à la tentative d'invasion. Un pays aussi riche et aussi faible que la Grande-Bretagne ne peut qu'attirer les convoitises.

Nugent suggère donc l'installation de nombreuses batteries côtières et de mines sous-marines, additionnées de canonnières et de torpilleurs, ainsi que, là où les eaux sont profondes, des cuirassés de défenses côtières. Conséquemment, le personnel devrait être augmenté de 22 000 hommes,

¹⁶³ *Ibid.*, p.430-431.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p.436.

¹⁶⁵ *Ibid.*, p.437.

¹⁶⁶ *Ibid.*, p.444.

composés de 23% de marins, le reste de soldats¹⁶⁷. Nugent passe rapidement sur la valeur des torpilleurs, que la *Royal Navy* possède selon lui en nombre insuffisant, pour rappeler que « all maritime nations assign importance to them as factors in naval defence, and even a nation so little maritime as Germany contemplates large expenditure on this means of defence. »¹⁶⁸ L'Angleterre devrait donc en faire de même. Les marins abondent également dans ce sens, le lieutenant Tupper voudrait voir le nombre de torpilleurs « largely increased »¹⁶⁹, ce qu'approuve le capitaine Long¹⁷⁰. Le capitaine Fremantle, après avoir dit que la France et la Russie possèdent chacune plus de torpilleurs que n'en a l'Angleterre, déplore, en parlant des nouveaux torpilleurs de Yarrow et Thornycroft : « I have myself had the opportunity of seeing those magnificent torpedo-boats, in many cases superior to anything we have in this country, going out to foreign nations »¹⁷¹. Or ces deux firmes sont beaucoup plus rentables par leurs exportations que par les commandes de l'Amirauté. La nécessité de la défense côtière de l'Angleterre avait également été soulevée par Donaldson et Yarrow, suggérant par exemple la formation de flottilles de torpilleurs organisées sur le modèle français¹⁷². Finalement, l'amiral Boys se dit conscient de la nécessité de défendre les ports marchands anglais et croit que cela serait plus efficacement fait par des flottilles de défense mobile au sein de la *Royal Navy* que par des fortifications terrestres. Pourquoi, en effet,

¹⁶⁷ *Ibid.*, p.437.

¹⁶⁸ *Ibid.*, p.438.

¹⁶⁹ Lieutenant Tupper dans *ibid.*, p.452.

¹⁷⁰ Capitaine Long dans *ibid.*, p.453.

¹⁷¹ Capitaine Hon. E. Fremantle dans *ibid.*, p.454.

¹⁷² Donaldson, « The Further... », p.403.

protéger la flotte marchande en mer si on la croit vulnérable à un bombardement côtier directement dans son port d'attache ? La *Royal Navy*, mal à l'aise, est convaincue de son rôle de défense côtière. En somme, l'idée que la protection des côtes facilite le travail de la marine permet alors de présenter un front commun, unissant marins et militaires, face à la trésorerie pour demander un réinvestissement dans les forces armées. Ce faisant, militaires et marins sont également unis dans un mode de pensée matérialiste : tous s'accordent finalement pour dire que le progrès induit trop d'incertitude quant à la guerre sur mer pour confier à la flotte l'ensemble des responsabilités.

Conclusion

Le débat du début des années 1880 en Angleterre ne débouche sur aucune prise de position claire. Il ne permet pas d'arriver à des certitudes sur lesquelles faire reposer la sécurité du commerce ni même celle de l'Angleterre. Le progrès technique accéléré et l'absence de guerre navale d'envergure provoquent d'importantes incertitudes doctrinales. Il est difficile, dès lors, d'être certain de quoi que ce soit. Conscients de la situation difficile, les auteurs tempèrent généralement leurs affirmations. Néanmoins, avec le passage du temps et le perfectionnement du torpilleur, les opinions sont de plus en plus tranchées, sans pour autant se polariser comme dans le débat autour de la Jeune École en France. Il reste que, comme en France, on peut observer deux tendances méthodologiques, la première moderniste/matérialiste et la

seconde conservatrice/historique. La question est donc posée : la guerre navale s'était-elle entièrement modifiée, comme les propos de Harris et de Barnaby le laissaient entendre, ou bien s'était-elle simplement intensifiée, comme le soutenait encore timidement Philip H. Colomb ? Pour les premiers, le cuirassé est de plus en plus obsolète face aux torpilleurs et aux canonnières tandis que pour le second, il conserve une place prédominante.

Une chose est certaine, c'est que les tenants des méthodes matérielle et historique ont tendance à croire que la torpille n'apporte pas que des inconvénients à la *Royal Navy*. En plus de la nécessité de défense active sur la côte de l'Angleterre et des colonies, la construction de croiseur-torpilleurs comme le *HMS Polyphemus* et celle de porte-torpilleur comme le *HMS Hecla* démontre bien comment les Anglais cherchent à utiliser la torpille à leur avantage. C'est ainsi qu'à la fin de la période que nous venons d'analyser, le développement d'un torpilleur « sea-going » est perçu comme un signe favorable, pour des raisons bien différentes, de chaque côté de la Manche. Bien qu'à court terme, ce ne soient pas les torpilleurs mais les cuirassés et le sous-financement de la *Royal Navy* qui firent couler le plus d'encre. Les crises suivantes, qui seront analysées dans le chapitre suivant, auront comme sujet principal le torpilleur et ses capacités.

Troisième chapitre : 1885-1889

Une époque se termine véritablement en 1884. Les années suivantes sont celles qui ouvrent la voie à Mahan et au navalisme. L'étude du *R.U.S.I. Journal* montre que la nature des débats se modifie rapidement et durablement. En effet, le débat modéré au sein duquel presque tous les participants acceptaient la prémisse selon laquelle la guerre est fondamentalement remise en question, ou pourrait l'être, par le « Progrès », cède la place à un nouvel affrontement polarisé. L'apparition d'une école explicitement historique modifiera effectivement le paysage de la pensée navale en Angleterre. De plus, l'intransigeance des opinions historiques altérera la structure même du débat. Suivant cette radicalisation, une polarisation des opinions s'opérera autour des deux méthodes. La nouvelle école, de plus en plus dominante, s'opposa à une minorité de matérialistes, essentiellement des *torpedo officers* regroupés autour d'affirmations modérées et de demandes corporatistes. Interpellant davantage les marins et une population commençant à s'intéresser aux enjeux navals, l'école historique marginalisera progressivement les derniers matérialistes et reniera avec eux la méthode matérielle en entier. Renouvelant la pensée navale anglaise et la préparant à Mahan, l'école historique est néanmoins responsable d'avoir fait disparaître la pensée matérielle et d'avoir ainsi appauvri la réflexion doctrinale anglaise à plus long terme. Nous verrons dans ce chapitre, à travers les conférences et les articles du *R.U.S.I. Journal*, l'ascension de l'école historique et le repli de la pensée matérielle.

Les crises politiques

Au milieu des années 1880, plusieurs crises politiques et navales se succèdent et forcent l'intensification du débat. La première éclate à l'automne 1884. Résumant cette crise, l'historien N. A. M. Rodger affirme que « The year 1884 was the last year in which the Navy was generally regarded by politicians and public with their usual placid complacency. »¹⁷³ Son origine remonte à une déclaration de Lord Northbrook, Premier Lord de l'Amirauté, prononcée le 10 juillet à la Chambre des Lords. Il répondait alors aux interrogations du chef de l'opposition, Lord Salisbury, à propos de l'impréparation de la *Royal Navy* à mener une guerre. Face à l'incertitude qui plane sur la conception des navires, Northbrook déclare : « The great difficulty the Admiralty would have to contend with if they were granted £3,000,000 or £4,000,000 tomorrow for the purpose referred to [building battleships] would be to decide how they should spend the money. »¹⁷⁴ Cette déclaration est mal venue et provoque, en réaction, une série d'articles de W. T. Stead, dans le *Pall Mall Gazette*, à partir du 15 septembre 1884. Les informations de Stead provenaient de John Fisher, alors capitaine du navire école des artilleurs, le *HMS Excellent*¹⁷⁵. Le 18 septembre, Stead publie anonymement « The Truth about the Navy. By One who Knows the Facts ». Il y affirme : « We are superior to the most important of our rivals, but not much ; and if the French

¹⁷³ Rodger, « The Dark Ages of the Admiralty, Part III: Peace, Retrenchment and Reform, 1880-1885 », p.126.

¹⁷⁴ Lord Northbrook, cité dans *ibid.*

¹⁷⁵ John F. Beeler, *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era, 1866-1880*, Stanford, Calif., Stanford University Press, 1997, p.265.

had an ally, our supremacy at sea might be very seriously challenged. »¹⁷⁶ Il conclut également, après avoir démontré en douze points la vulnérabilité de la *Royal Navy* : « our naval supremacy has almost ceased to exist. »¹⁷⁷ Ces affirmations, résolument contraires au discours officiel, provoquent, selon Rodger,

the first and only real collision between the untroubled equilibrium of the old régime, and the strident popular “navalism” of the new order. Northbrook’s Board was the last representative of the old ways of thought, unsullied and undisturbed by the rumour of war. Their successors could not escape from constant debate and public attention in an age when the Navy was once more an issue in party politics¹⁷⁸.

Suite à cette crise, les questions navales ne furent plus abordées de la même manière. Le public devint beaucoup plus réceptif aux arguments des marins, comme John Colomb ou encore Charles Beresford, qui parvinrent fort bien à user de l’opinion pour favoriser les projections budgétaires de la marine. À court terme, la crise fut résolue par un programme de construction navale spécial de 3 millions de livres sterling, s’ajoutant au programme courant¹⁷⁹. Moins que ce que les marins demandaient¹⁸⁰, le programme les satisfait pourtant à court terme.

En février 1885, une nouvelle crise est provoquée par les attaques russes contre la Bulgarie et l’Afghanistan. En mars, les troupes russes prennent le village de Pendjeh, ce qui constitue une menace directe pour l’Inde britannique et suscite une *War Scare* en Angleterre. Le 26 mars la réserve navale est

¹⁷⁶ « The Truth about the Navy », *Pall Mall Gazette*, 1884, p.4.

¹⁷⁷ *Ibid.*, p.6.

¹⁷⁸ Rodger, « The Dark Ages of the Admiralty, Part III: Peace, Retrenchment and Reform, 1880-1885 », p.126.

¹⁷⁹ 2 cuirassés, 5 croiseurs protégés, 6 croiseurs-torpilleurs et 14 torpilleurs de 1^{re} classe furent programmés. Marder, *The Anatomy of British Sea Power...* p.122.

¹⁸⁰ Reed, « What are the... ».

mobilisée et Sir Geoffrey Phipps-Hornby est nommé commandant du *Particular Service Squadron* formé pour l'occasion. Finalement, la guerre n'est pas déclenchée et le Tsar annonce sa volonté d'apaisement par une note à l'Angleterre le 2 mai¹⁸¹. La situation est particulièrement délicate pour l'Angleterre à cause des très mauvaises relations qu'elle entretient alors avec la France. Une éventuelle guerre contre une alliance franco-russe est possible. Au cours de sa guerre contre la Chine (1884-1885), la France s'était vue interdire l'accès aux ports de Hong Kong et de Singapour. Elle arraisonnait alors les navires neutres et, dans le cadre de son blocus de l'île de Formose, avait déclaré le riz contrebande de guerre, ce qui allait à l'encontre de la Déclaration de Paris et provoqua une forte agitation en Grande-Bretagne¹⁸².

Pendant cette *Ware Scare*, outre la lenteur de la mobilisation, une certaine commotion fut causée à l'Amirauté par la circulation d'un mémorandum du *Foreign Intelligence Committee*, alors le seul élément d'état-major à réfléchir à des plans de guerre maritime¹⁸³. Selon cette note, signée de la main de William Henry Hall, le blocus des ports de la Baltique était impossible, à cause de la présence d'une centaine de torpilleurs russes les protégeant¹⁸⁴. Les approches du Golfe de Finlande étant dangereuses, Hall suggéra qu'il valait peut-être mieux s'en tenir à la surveillance de l'entrée de la Baltique et abandonner temporairement cette mer aux croiseurs russes,

¹⁸¹ Parkinson, *The late Victorian Navy...* p.57-58.

¹⁸² *Ibid.*, p.76.

¹⁸³ Rodger, « The Dark Ages of the Admiralty, Part III: Peace, Retrenchment and Reform, 1880-1885 », p.125.

¹⁸⁴ William Henry Hall, *General Outline of Possible Naval Operations against Russia*, The National Archives. ADM 231/6 64 1885, p.15-16.

d'autant plus qu'une France avec laquelle les relations étaient tendues menacerait les arrières de la flotte. Pour une Amiraute qui croyait pouvoir répéter les opérations de la guerre de Crimée dans la Baltique, la nouvelle fut très mal reçue, d'autant plus que le manque de torpilleurs capables d'affronter la haute mer de façon prolongée avait justement fait dire à Hall, l'année précédente, que le blocus des ports français, en cas de guerre, était particulièrement risqué¹⁸⁵.

La guerre ayant été évitée, Horby souhaite profiter de la mobilisation et il parvint à convaincre le *First Sea Lord* de l'Amiraute, l'amiral Sir Astley Cooper Key, de lui permettre de tenir des manœuvres exhaustives sur la faisabilité du blocus. Deux conclusions s'imposent au sujet de ces exercices. Premièrement, l'Amiraute voit le blocus comme étant possible si une supériorité de 3 à 2 est assurée, la réparation des bris, le nettoyage des cales et le charbonnage occupant de manière permanente une part considérable de l'escadre bloquante¹⁸⁶. La seconde conclusion est que les torpilleurs de 1^{re} classe tiennent moins bien la mer, et moins longtemps qu'on aurait pu espérer, ce que la France allait découvrir au cours de ses manœuvres de l'année suivante. Il s'agit d'un élément important, car on compte sur la présence de ces torpilleurs pour contrer l'attaque de ceux du port bloqué¹⁸⁷. En plus, les canons à tirs rapides censés tenir à distance les torpilleurs ennemis et montés sur la

¹⁸⁵ William Henry Hall, *Remarks on a Naval Campaign*, The National Archives. ADM 231/5 51 1884, p.29.

¹⁸⁶ Allen, « The Origins, Conduct and Outcome of the British Naval Exercises of 1885 », p.432.

¹⁸⁷ Cowpe, « The Royal Navy and the Whitehead Torpedo », p.29.

plupart des bâtiments se sont montrés bien moins performants que prévu¹⁸⁸. Conséquemment, l'Amirauté se consacra au perfectionnement de ces canons, qui s'améliorèrent rapidement dans les années suivantes, ainsi qu'à un navire de type *torpedo-boat destroyer*¹⁸⁹, les torpilleurs commandés dans l'urgence de la *War Scare* n'étant pas adapté au blocus¹⁹⁰.

À partir de 1885, des manœuvres seront tenues annuellement en Angleterre. Jusqu'à la fin de la décennie, elles auront généralement comme objectif de voir comment le blocus peut être maintenu dans les conditions modernes. Malgré les nombreuses difficultés que les escadres bloquantes éprouvèrent, le résultat était toujours le même dans les esprits : le blocus est possible, mais une puissante supériorité en faveur de l'escadre bloquante devait être disponible. Le meilleur exemple est celui des manœuvres de 1888, les premières à être fondée sur un réel scénario stratégique, qui furent un fiasco pour l'escadre bloquante et dont les conclusions furent que la supériorité nécessaire devait être augmentée à *au moins* 5 contre 3¹⁹¹.

Il est intéressant de constater que la faisabilité du blocus, tacitement acceptée, ne fait pas vraiment l'objet des communications du *R.U.S.I.*, qui portent plus généralement sur la torpille, la Jeune École et les querelles de méthode provoquée par l'ascension de la méthode historique. Le blocus est donc tacitement accepté et les expériences contraires vécues pendant les manœuvres démontrent plutôt, pour les marins anglais, sa difficulté plutôt que

¹⁸⁸ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.247.

¹⁸⁹ Lyon, *The First Destroyers*, p.13.

¹⁹⁰ Allen, « The Origins, Conduct and Outcome of the British Naval Exercises of 1885 », p.431.

¹⁹¹ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.249.

son impossibilité¹⁹². De toute façon, il n'existe alors aucune alternative à la protection du commerce.

Le débat sur la torpille et le torpilleur

Le commandant E. P. Gallwey et le torpedo-boat destroyer, mars 1885

Présentée le 6 mars 1885, la conférence du commandant Gallwey précède de peu la mobilisation navale contre la Russie empêchant conséquemment la tenue subséquente des exposés du *R.U.S.I.* préparés par des officiers. Gallwey, spécialiste reconnue de la torpille, a été sollicité pour préparer un exposé intitulé « The use of torpedoes in war »¹⁹³. Gallwey est également un matérialiste et un *torpedoist* convaincu. Résumant l'objet de sa communication, il déclare : « I have endeavoured to present to you, as clearly as I am able, the present state of efficiency of this weapon, and the degree of perfection which it has now reached. »¹⁹⁴ Gallwey, comme les autres *torpedoists*, ne s'intéresse pas à la stratégie et ne croit pas que la stratégie britannique soit remise en cause si la *Royal Navy* adopte vigoureusement la torpille. Les *torpedoists* sont généralement des *torpedo officers* cherchant à assurer leur avenir, celui de leur arme, et celui de leur spécialité. Ce groupe n'a fait l'objet que de très peu d'intérêt de la part des historiens, bien que certains de ses représentants soient connus.

¹⁹² Partridge, « The Royal Navy and the End of Close Blockade », p.121-127.

¹⁹³ E. P. Gallwey, « The use of Torpedoes in War », *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.471.

¹⁹⁴ *Ibid.*

Gallwey défend d'abord la présence à bord de tous les types de navires de plusieurs tubes lance-torpilles pour la principale raison qu'ils permettent de contrer l'éperon au point d'en dissuader l'usage :

If ramming were hazardous to the ship attempting it before, it is doubly so now when we take into consideration the large number of ships fitted to fire torpedo right astern or nearly so. A miss with the ram, and a shave under the enemy's stern will now-a-days almost certainly result in a stern torpedo being fired from the enemy under the most favourable circumstances for that weapon¹⁹⁵.

La torpille constitue donc, au moins en partie, une arme défensive pour Gallwey. L'éperon étant rendu presque inutilisable par peur de la torpille, cette dernière peut le remplacer comme arme offensive principale puisqu'elle permet au navire d'accroître « the length of his ram to 300 yards, and can be used with greater certainty and with less danger to himself »¹⁹⁶. À partir du postulat voulant que la torpille soit l'arme qui définira les futurs combats navals, Gallwey défend l'existence de *torpedo-ram* semblable au *HMS Polyphemus*. Il va jusqu'à affirmer :

I argue that in the "Polyphemus" we have one of the most formidable engines of naval warfare yet built, and a type of ship which, unless some better protection than we have at present can be found for the bottom of an ironclad, may necessitate the abandonment of these monster ironclads in modern fleets. With what weapon is the ironclad going to vanquish the numerous torpedo rams that are being built in every country, and of which class as a torpedo-ship alone, the "Polyphemus" is, I mainta[i]n, the most formidable? Undoubtedly all experience with heavy guns points to the facts that the guns of an ironclad cannot be depended on to hit, much less stop, a vessel moving at high speed, and showing only 4 feet of surface above water¹⁹⁷.

Le *Polyphemus*, environ dix fois plus petit qu'un cuirassé et dix fois plus gros que les torpilleurs autonomes de Gabriel Charmes, serait donc le *capital ship* de l'avenir, détrônant dans ce rôle le cuirassé, mais demeurant, comme lui, capable d'imposer la maîtrise des mers de manière efficace.

¹⁹⁵ *Ibid.*, p.477.

¹⁹⁶ *Ibid.*

¹⁹⁷ *Ibid.*, p.478.

Au sujet de la défense côtière, Gallwey juge que le torpilleur de 1^{re} classe est parfaitement adapté à remplir ce rôle. Pour la protection de la flotte, Gallwey estime que les mitrailleuses et les canons à tir rapide sont nettement insuffisants, un torpilleur ne pouvant jamais être repéré, le jour, à plus de 800 *yards*, soit presque à portée de torpillage. La flotte doit donc être accompagnée de *torpedo-boat destroyer*. Ces navires, devant posséder une manœuvrabilité supérieure à celle des torpilleurs et un tirant d'eau à peine plus important, ne sont pas aussi vulnérables à la torpille que les grosses unités et sont en mesure, grâce à leurs propres mitrailleuses et canons à tir rapide, de détruire un torpilleur. Ces navires peuvent également agir comme des torpilleurs capables d'accompagner la flotte en tout temps. Gallwey s'interroge ensuite sur les raisons de l'absence de ce type de vaisseau dans le programme de construction qui suivit la crise de « The Truth about the Navy ». Cette absence est d'autant plus frappante, selon lui, que Barnaby et Reed ont souvent répété la nécessité de défendre la flotte avec ce type de navire dont la présence est qualifiée par Gallwey de « absolute necessity »¹⁹⁸. Quoi qu'il en soit, il importe pour Gallwey que la *Royal Navy* soit prête à rencontrer « torpedo-boat with torpedo-boat, or better still with torpedo-boat destroyers, for that a fleet action will commence with a boat attack seems probable »¹⁹⁹. Ces *torpedo-boat destroyers* doivent être construits de toute urgence et en grand nombre parce que « the

¹⁹⁸ *Ibid.*, p.482.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p.484.

success of a torpedo attack will depend largely upon the number of boats which can be brought simultaneously to deliver it. »²⁰⁰

Dans le débat qui suivit la présentation de Gallway, on constate que les mêmes opinions contradictoires émises au début de la décennie sont toujours présentes. Même Philip Colomb juge que la disparition du cuirassé, remplacé par un autre navire d'escadre armé de torpilles est possible à moyen terme²⁰¹. L'amiral Boys affirme, quant à lui, qu'aucune arme n'est supérieure aux autres, « there is room for them all and they are all good in their own province. »²⁰² Les opinions matérialistes sont, quant à elles, légèrement plus radicales. En effet, le capitaine Jackson n'hésite pas à affirmer que le progrès impose que « the general tendency [...] will be that gun firing in a fleet action will be minimized. The torpedo and the ram will decide the action. »²⁰³ Le progrès, comme l'avait dit Aube, n'a qu'une seule direction.

Nous avons vu, et allons y revenir avec l'article de Frederick Sturdee, que les *torpedoists*, bien que favorable à la torpille et allant parfois jusqu'à douter de l'avenir du cuirassé, ne vont pas jusqu'à remettre en question la faisabilité du blocus ou la pérennité de la maîtrise des mers acquise par la Grande-Bretagne. L'« empire de la mer » est possible dans la mesure où des crédits suffisants sont disponibles pour assurer la présence d'un nombre adéquat de torpilleurs de tous les types et l'instruction d'un nombre adéquat de *torpedo officers*. Dans ce cas seulement, les cuirassés chargés du blocus

²⁰⁰ *Ibid.*, p.479.

²⁰¹ Capitaine P. H. Colomb dans *ibid.*, p.487.

²⁰² Amiral Boys dans *ibid.*, p.492.

²⁰³ Capitaine Jackson dans *ibid.*, p.489.

pourront être défendus contre les torpilleurs de 1^{re} classe protégeant les ports ennemis. Gallwey croit pourtant que la *Royal Navy* persiste à sous-estimer les possibilités de la torpille, ce qui le pousse à affirmer, de manière semblable aux opinions de la Jeune École, que « unless you have something that will stop these torpedo-boats, you may very soon after war is declared, have neither ironclads, commerce, nor anything else. »²⁰⁴

Si les opinions de Gallwey sont similaires à celles de plusieurs matérialistes qui ont déjà fait l'objet de notre analyse, le ton est néanmoins plus véhément. Gallwey est, en ce qui concerne le RUSI, le dernier matérialiste anglais à ne pas faire l'objet d'une attaque en règle de l'école historique. Si les participants aux débats se montrent encore aussi ouverts aux arguments de Gallwey, c'est que le torpilleur bénéficie alors de la publicité que lui fait la Jeune École — qui vient d'entrer dans sa phase la plus extrême. Tous les espoirs sont alors permis quant aux possibilités du torpilleur.

John Knox Laughton et l'histoire, juin 1885

John Laughton devient un personnage important dans l'historiographie à travers le chapitre que lui consacra Donald Schurman dans son ouvrage de 1965²⁰⁵, mais surtout par l'étude approfondie faite à son sujet par Andrew Lambert en 1998²⁰⁶. Laughton est un des premiers à avoir défendu la recherche de principes stratégiques à partir de l'étude de l'histoire. En effet, en 1874, il

²⁰⁴ *Ibid.*, p.496.

²⁰⁵ Schurman, *The Education of a Navy...* p.83-109.

²⁰⁶ Lambert, *The Foundations of Naval History...*

présente une conférence intitulée « Scientific Study of Naval History »²⁰⁷. Son objectif, qu'il poursuivra durant l'ensemble de sa carrière, est d'expliquer les raisons « réelles » des succès navals britanniques, par opposition aux raisons « héroïques ». Ce faisant, il défendit explicitement la méthode selon laquelle des principes constants peuvent être dégagés par l'étude de l'histoire. Mal reçue au départ, son influence augmenta au cours des années 1880. À partir de 1882, le *First Sea Lord*, Astley Cooper Key, permit à Laughton de devenir le premier historien à accéder aux documents de l'Amirauté pour les années allant de 1792 à 1815. Pendant cinq ans, il fut donc le seul à avoir accès à ces sources qui ne furent ouvertes aux chercheurs, à la demande de Laughton, qu'à partir de 1887²⁰⁸. Sa popularité alla croissante. Il recruta de nombreux partisans de sa méthode, un des plus connus étant Philip Colomb. En outre, par le biais de sa relation avec Stephan Luce, de la marine américaine, rencontré au *R.U.S.I.* en 1870, Laughton eut une influence directe sur les travaux de Mahan²⁰⁹.

Le 24 juin 1885, quinze jours après la fin des hostilités entre la France et la Chine, Laughton prononça une conférence au sujet des guerres napoléoniennes. Son objectif était d'éclairer, par les lumières de l'histoire, les questions navales de l'heure. Ce faisant, il cherche à débarrasser l'histoire navale britannique de ses dogmes historiques. Il présente d'abord la marine

²⁰⁷ John Knox Laughton, « Scientific Study of Naval History », *R.U.S.I. Journal*, vol.18, 1875.

²⁰⁸ Schurman, *The Education of a Navy...* p.88.

²⁰⁹ Lambert, *The Foundations of Naval History...* p.30.

française comme un ennemi très efficace et à la hauteur de la *Royal Navy*²¹⁰. Les marins anglais ne devraient donc pas compter sur un quelconque avantage moral si une nouvelle guerre devait éclater avec la France. Laughton cherche de plus à détruire l'image d'improvisation et de courage aveugle qui entoure alors le mythe de Nelson et de Trafalgar. Il présente, au contraire, le héros national comme un tacticien de génie pour justifier la nécessité d'établir, comme lui, un « scientific system of naval tactics ». Décrivant la maigre réflexion à laquelle se livre la plupart des marins anglais de son époque, Laughton résume :

Get into action, anyhow, as quickly as possible, and clap your ship alongside an enemy's. That, I have been told, is the whole essence of Nelson's teaching and practice. If I can do nothing else this afternoon but demonstrate the absolute falsity of that pernicious error, I conceive that, even so, I shall have rendered good service to the State²¹¹.

Encourageant donc la réflexion théorique, dans une marine anglaise encore peu réceptive à cette idée, il cherche également à convaincre son auditoire que le progrès ne modifie pas certains principes permanents.

I fear a great many of our Officers are inclined rather to say, or at any rate to think:- Nelson was, no doubt, a very fine fellow in his way, but it was a poor way after all. He knew nothing of steam; he never heard of torpedoes. What we have to study now is the application of these; not the obsolete tactics of sailing-ships. Do not, I beseech you, be led away by any such sophistry. Let me impress on you that the art of war, like other sciences, is based on fixed principles which never become obsolete; which are the same now as they were 3,000 years ago; and that the exact history of any great Commander, the exact detail of any great battle by sea or by land, of any glorious victory or terrible disaster, whether of our own time or of any other time, is, to the careful student, full of matter for deep and earnest reflection²¹².

Laughton prêche donc pour la méthode historique, dépréciant les raisonnements matérialistes, la réflexion sur ses bases étant aussi condamnable

²¹⁰ John Knox Laughton, « Notes on the last Great Naval War », *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.912.

²¹¹ *Ibid.*, p.918.

²¹² *Ibid.*, p.919.

que l'absence de réflexion. S'il n'avait remporté que peu de succès jusqu'alors, nous verrons dans les prochaines sections que son appel fut désormais entendu. Il reste que les conservateurs ne sont pas les seuls à se radicaliser. En France, la Jeune École est toujours dans son second système et Aube n'est pas encore ministre. En Angleterre, un clivage s'installe graduellement entre les deux groupes et les arguments deviennent de plus en plus tranchés.

Le reste de la conférence de Laughton est consacré à la futilité du droit de la guerre mis en évidence par le blocus du riz déclaré par la France contre l'île de Formose. Laughton montre les antécédents de ce type de décision, illégale selon la Déclaration de Paris. Il proteste également, en donnant des exemples historiques, contre la réplique des légalistes à la guerre de course envisagée par la France. Ceux-ci croient pouvoir assurer la sécurité du commerce et du ravitaillement en le faisant passer sous pavillon neutre. Laughton répond que le droit des neutres n'est respecté que par la force d'un ou des neutres. Finalement, partageant avec Aube la même antipathie pour le droit de la guerre, Laughton affirme que « In time of war, men's minds are not in the humour to listen to or accept abstract reasoning as to the rights of those who are not in a state to enforce them »²¹³.

Le débat qui suivit la conférence de Laughton témoigne de l'enthousiasme des marins présents. S'il est exagéré de dire qu'elle marqua un tournant dans la réflexion tactique et stratégique des penseurs anglais, elle fut définitivement donnée à un moment où, en Angleterre, les esprits commençaient à être vraiment réceptifs à la réflexion doctrinale en générale et

²¹³ *Ibid.*, p.927.

à la méthode historique en particulier. Laughton n'est donc pas le seul responsable de l'éveil d'un courant d'analyse que Depeyre observe déjà de manière sous-jacente au XVIII^e siècle²¹⁴. Il est quand même celui qui, en établissant l'histoire navale comme discipline vouée au bien futur de la Marine, mit sur pied une méthode qui imposa la forme de cet éveil. Cette nouvelle école historique recruta un nombre impressionnant de partisans convaincus qui, sans rechercher constamment les leçons de l'histoire, comme Colomb et Laughton, adoptent très clairement leur méthodologie et leurs conclusions. L'auteur de la prochaine conférence à laquelle nous allons nous intéresser fait partie de ces auteurs.

Le contre-amiral Edmund Fremantle et la Jeune École, février 1886

Le sommet de la popularité et de l'influence du deuxième système de la Jeune École en France se situe entre le moment où Aube devient ministre de la Marine, en janvier 1886, et les manœuvres qu'il fit tenir à l'été. Ce sont ces dernières qui discréditèrent les idées les plus extrêmes de la Jeune École, en France et à l'étranger²¹⁵. Entre ces deux moments, les conservateurs sont bien obligés de se positionner par rapport à la Jeune École. C'est le cas du contre-amiral Fremantle qui donne une conférence au *R.U.S.I.* en février 1886, intitulée « Naval Tactics » et portant en fait sur « the questions of the day – the

²¹⁴ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.513.

²¹⁵ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.216-218.

question of torpedo-boats especially. »²¹⁶ S'intéressant de manière importante à la torpille, une arme « which threatens to revolutionize maritime warfare »²¹⁷, il reconnaît les progrès considérables accomplis par cette arme : « its power, its range, its method of discharge, its reliability, have all increased, and are still increasing. »²¹⁸ Néanmoins, les types de navires dérivés du torpilleur ont également profité de ces progrès : le *torpedo-ram* du type du *HMS Polyphemus* (3220 tonnes), les *torpedo-ships* de la classe *Scout* (1500 tonnes) et les quatre *torpedo-boats destroyers*, de la classe *Grasshopper* (450 tonnes) récemment mis sur cale²¹⁹. Ces navires servent à accompagner la flotte en haute mer pour agir en tant que torpilleur et pour protéger les grosses unités contre les torpilleurs, le *Polyphemus* et les *Scout* étant trop gros et donc trop chers pour servir de parade aux torpilleurs. Néanmoins, la classe *Grasshopper*, quant à elle, semble, selon Fremantle, très prometteuse. Il assure que ces types de navires qui doivent leur existence à la torpille « will in my opinion act a very important part in future naval operations »²²⁰. Fremantle rappelle également que les progrès français sur la torpille et le torpilleur demeurent à surveiller. En effet, « it is probable that with Admiral Aube's, the new French Minister of Marine, well-known partiality for the torpedo, we shall have our neighbours making a fresh start in building torpedo-vessels and boats at the expense of ironclads. »²²¹ Cela devait effectivement être le cas. Fremantle rappelle

²¹⁶ Edmund R. Fremantle, « Naval Tactics », *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887, p.228.

²¹⁷ *Ibid.*, p.201.

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ *Ibid.*, p.202.

²²⁰ *Ibid.*

²²¹ *Ibid.*

néanmoins que la torpille n'est pas la seule arme à avoir bénéficié du progrès et que les cuirassés sont, selon lui, beaucoup mieux protégés qu'ils ne l'étaient lors de l'apparition des premiers torpilleurs. Les canons à tir rapide, les mitrailleuses, les filets pare-torpilles, les projecteurs et les torpilleurs de 2^e classe embarqués par les cuirassés, ajoutés à la compartimentation et à la construction cellulaire des navires les plus récents laissent le cuirassé, selon Fremantle, moins vulnérable que dans le passé²²². Pourtant, même pour les plus optimistes, il n'est plus question de permettre à des cuirassés d'opérer seuls et sans une escorte appropriée. La taille de l'escorte devant accompagner une escadre étant proportionnelle au nombre de cuirassé, Fremantle juge que douze cuirassés ne seraient pas en sécurité sans une escorte d'une centaine de navires, excluant les torpilleurs de 2^e classe²²³. Les torpilleurs représentant, pour le conférencier, une part considérable de la composition de la flotte.

Les propos de l'amiral Aube, contrairement à ceux de Gabriel Charmes, font l'objet de commentaires modérés de la part de Fremantle. Traitant de la Jeune École, Fremantle s'oppose à l'amiral Aube, qu'il cite par la traduction de son article de 1882 publiée dans le *R.U.S.I. Journal*²²⁴, et se montre franchement hostile à Gabriel Charmes. Reconnaisant la qualité de l'écriture du journaliste et l'importance accrue de ses articles — conséquence de la promotion au poste de ministre de la Marine d'Aube²²⁵ — il avoue ne citer les opinions du journaliste que pour montrer les incohérences auxquelles les

²²² *Ibid.*, p.203-207.

²²³ Pour 12 cuirassés, une escadre devrait comporter 4 frégates, 12 *Scouts*, 24 *Grasshopper*, 2 transporteurs de torpilleurs et pas moins de 50 torpilleurs de 1^{re} classe. *Ibid.*, p.214.

²²⁴ Aube, « Naval Warfare... ».

²²⁵ Fremantle, « Naval Tactics », p.209.

« extreme advocates of the torpedo are driven. »²²⁶ Fremantle se pose donc en adversaire des idées défendues par la Jeune École et en partisan explicite de la méthode historique proposée par Laughton. Selon lui :

The great tactical question of the day is clearly that of whether big ships and fleets are to continue to exist or whether they are to give place to torpedo flotillas, at least as far as combats in the open sea are concerned, whether, in short, a future naval action is to resemble more or less the engagements of Rodney, Nelson, or Suffren, or whether they are to be a mixed medley or *mêlée* of small craft like Actium or Lepanto²²⁷.

Dans le premier cas, le cuirassé et l'artillerie sont maîtres, dans le second, le torpilleur, la torpille et l'éperon décident du vainqueur. Fremantle dessine en fait l'opposition directe entre les méthodes historique et matérielle. Le débat modéré et indécis du début de la décennie, dans lequel chacune des armes avait sa place et tous les commentateurs étaient plus ou moins en accord, s'était définitivement polarisé.

Fremantle procède ensuite au résumé des thèses de ses adversaires, à commencer par celles de Gabriel Charmes. Le ton utilisé démontre le peu de respect que le conférencier entretient à la fois pour l'homme et pour ses idées.

...Mr. Charmes, [...] assures us that ironclads are doomed, that a maritime war will in future consist in the bombardment of defenceless towns by small gunboats, by the ruthless capture or destruction of an enemy's merchant vessels on the high seas by fast cruisers, and by torpedo-boats covering the seas, who will sink and destroy all large fighting vessels. Having satisfied himself that these views are correct, he adds: "At the present hour, the empire of the sea that the squadrons disputed with each other formerly, is nothing more than a senseless word." He seems also to agree with Sir Thomas Brassey that the torpedo is the arm of the feeble, and he supports his argument by certain calculations or miscalculations into which I need not now enter²²⁸.

L'accord que distingue Fremantle entre les propos de Charmes et ceux de Thomas Brassey sur le principe voulant que la torpille représente l'arme du

²²⁶ *Ibid.*, p.207.

²²⁷ *Ibid.*, p.209.

²²⁸ *Ibid.*

faible est démenti par ce dernier au cours de la discussion. Brassey affirme que, contrairement à Gabriel Charmes, il ne voit pas dans la torpille un outil permettant au faible d'annuler la puissance maritime du fort. Le torpilleur constitue pour Brassey l'arme du faible dans la mesure où elle lui permet de défendre ses ports et ses côtes. Un torpilleur incapable de suivre la flotte et d'atteindre la côte ennemie n'a rien à faire dans l'arsenal de la *Royal Navy*, même si ces navires existent dans les autres pays²²⁹. La tendance à construire des navires simplement pour répondre aux constructions étrangères était effectivement fermement implantée en Angleterre. Une réflexion sur l'ajustement des moyens en fonction des fins était effectivement de mise dans le cas du torpilleur. Fremantle se dit finalement en accord avec les propos de Brassey, tout en rappelant son dégoût pour toutes les soi-disant « cheap methods of warfare »²³⁰.

Après avoir discrédité les thèses de Charmes, Fremantle procède au résumé, assez fidèle, des opinions émises par Aube en 1882 et celles exprimées par le commandant Gougéard, ancien ministre de la Marine, dans un article écrit en 1884 intitulé « La marine de guerre ». Tous deux étaient favorables aux torpilleurs et ne croyaient pas que le cuirassé fût entièrement périmé, bien que son utilité fût diminuée²³¹. Fremantle, pour qui le cuirassé incarne la puissance maritime, perçoit évidemment ces opinions comme étant incorrectes et déplore leur popularité.

²²⁹ Thomas Brassey dans *ibid.*, p.224-225.

²³⁰ *Ibid.*, p.229.

²³¹ Motte qualifie Gougéard de précurseur de la Jeune École tout en ayant été un adversaire de ses thèses les plus extrême. Motte, *Une éducation géostratégique...* p.195-197.

These examples show the drift of intelligent foreign opinion on this important subject, and though in this country no similar views have been put forward in print, I think they are shared by not a few of our young gunnery and torpedo Officers, and it is fair to admit that both the screw line-of-battle ship and the ironclad first found favour in France.

There is and can be only one real test of these theories, viz., actual warfare²³²...

L'opinion des marins anglais ne forme donc pas une masse homogène, opposée à la Jeune École. Fremantle reconnaît la popularité des idées se rapprochant de celle de la Jeune École chez les jeunes officiers, ce que Motte constate également en France. Selon Motte, les jeunes officiers français semblaient effectivement plus réceptifs à ces idées en partie par la multiplication des commandements et des possibilités d'avancement que la construction de flottilles de torpilleurs semblait promettre²³³. Il n'y a aucune raison de croire qu'il put en être autrement en Angleterre. L'existence chez les Anglais d'opinions semblables à celles de la Jeune École est également implicite dans le choix qu'opère Fremantle de ne traiter, dans un article intitulé « Naval Tactics », que de la question du torpilleur.

Dans ce débat, Fremantle adopte clairement son camp, la bataille navale de l'avenir, conduite par les cuirassés, en sera essentiellement une d'artilleurs : « gun being the chief weapon [...] the ram would naturally be used in self-defence, and torpedoes would be fired as opportunity offered. »²³⁴ Partisan de la méthode historique dans sa forme la plus pure, Fremantle paraphrase Philip Colomb²³⁵ en affirmant que les armes nouvelles « have generally rather modified than materially changed naval tactics. »²³⁶

²³² Fremantle, « Naval Tactics », p.210.

²³³ Motte, *Une éducation géostratégique...* p.199-202.

²³⁴ Fremantle, « Naval Tactics », p.218.

²³⁵ Capitaine P. H. Colomb dans Barnaby, « Battle Ships... », p.138.

²³⁶ Fremantle, « Naval Tactics », p.222.

Dans le débat qui suit la présentation de la conférence de Fremantle, certains individus présentent néanmoins des opinions matérialistes. Le capitaine Bethell, à travers un raisonnement matérialiste un peu démagogique, trouve illogique, dans le contexte technologique actuel, de continuer à défendre les cuirassés.

Admiral Fremantle holds the view, which I believe is held by many Officers in our profession, that the large ironclad ought to be and will be continued. Now it appears to me that that view, and I say this without any disrespect, is not in my judgment a practical or very logical one, and for these reasons. Everyone who speaks or writes of naval tactics admits that the large ironclads must be defended by torpedo-boats and other small craft. Surely if that be the case we are led to the conclusion that the small craft are better for fighting purposes than the big craft. If it be essential to defend the big craft by the small ones, surely we must logically be led to the conclusion that small craft are better than big ones for fighting purposes²³⁷.

Il va sans dire que l'argumentaire est faible. Le capitaine Curtis répond à Bethell en comparant le cuirassé à une pièce d'artillerie de siège que personne ne songerait à employer sans appui²³⁸. Néanmoins, même sous cette forme, la comparaison est plutôt désobligeante pour un cuirassé devant incarner la puissance maritime.

Un second commentaire matérialiste est émis par le capitaine Hammill qui rejette en bloc la méthode historique.

« If you take an ironclad of the present day with all her fighting machinery, modern appliances, and auxiliaries, and compare her with an old line-of-battle ship, there is nothing in common between them. Therefore, you cannot compare a system of tactics or order of battle suitable for one with a system or order suitable for the other. »²³⁹

Dans ce commentaire, la stratégie et la tactique sont confondues, comme elles l'étaient effectivement à l'époque. Le problème découle du fait que les principes auxquelles arrivent les tenants de la méthode historique ont

²³⁷ Capitaine Bethell dans *ibid.*

²³⁸ Capitaine Curtis dans *ibid.*, p.226.

²³⁹ Capitaine Hammill dans *ibid.*, p.224.

potentiellement davantage de légitimité sur le plan stratégique que tactique, même si les conservateurs les plus convaincus n'en sont pas encore conscients. En effet, Philip Colomb répond à Hammill en utilisant un exemple tactique, « the doubling upon a ship », pour légitimer la méthode historique.

In old days the attempt was to double by placing two ships in such a position as to present a greater force upon one ship. That has passed away now, because fleets will fight at considerable speed. The doubling now is that two or more ships should pass one ship and give her broadside after broadside, or torpedo after torpedo, and thus double upon her in succession, and not in position. Now, if you followed the historical method, and attempted to place your ships now in the form of doubling in position, you would be wrong, but the idea of doubling is simply changed from the old tactics and applied to the new, and in that way I think you can always use history of the past to guide your steps in the future²⁴⁰.

Le raisonnement de Colomb, louangé par Fremantle²⁴¹, semble plutôt étrange. En effet, loin d'être une leçon permanente de l'histoire, la notion tactique de « doubling » est, paradoxalement, très conjoncturelle à la technique de l'époque de Colomb, entre la marine à voile et le porte-avion.

Cet article permet véritablement de constater l'existence d'un débat autour des idées de la Jeune École en Angleterre. Bien que les opinions matérialistes exprimées aient été empreintes d'une certaine naïveté, l'objet de la conférence de Fremantle était clairement de pourfendre à la fois la méthode matérielle en général et la Jeune École en particulier. Un autre élément qui se dégage de l'analyse de cette conférence est l'état de confusion qui règne dans le débat historique-matériel. D'abord par la difficulté à différencier la stratégie de la tactique, mais aussi par l'incompréhension entourant les possibilités des armements. Ce dernier élément suscite une importante difficulté dans l'ajustement des moyens en fonction des fins. La question de la faisabilité du

²⁴⁰ Capitaine P. H. Colomb dans *ibid.*, p.227.

²⁴¹ *Ibid.*, p.228.

blocus est d'ailleurs significativement absente du débat et l'explication de Brassey concernant la valeur défensive du torpilleur n'est toujours pas comprise à la fin du débat. En effet, le président de l'assemblée et ancien *First Sea Lord*, Astley Cooper Key, affirme sans hésitation qu'il suffit à l'Angleterre de construire suffisamment de torpilleurs pour pouvoir rencontrer à 3 ou 4 contre 1 la somme de ceux des autres nations²⁴².

Le lieutenant Frederick C. D. Sturdee et les torpedoists

Le *R.U.S.I. Journal* avait comme habitude de tenir un concours annuel d'essais sur des sujets militaires et navals. Les années impaires, le sujet était militaire, et les années paires, il était naval. Le thème était imposé aux essayistes et il était rendu public l'année précédente. Le *Naval Prize Essay* de 1886, dont le sujet avait été choisi par le conseil de l'institution en 1885, avait pour sujet les influences des nouvelles inventions sur la guerre maritime²⁴³. Pour choisir le gagnant parmi les sept essais reçus, le jury nommé par le conseil de l'institution en mars 1886 est constitué de trois de ses membres : l'amiral Sir Astley Cooper Key, l'amiral H. Boys et le commandant W. H. May²⁴⁴. Gagnant du *Naval Prize Essay* de 1886, Frederick Sturdee est un *torpedoist* notoire : futur amiral et vétéran du Jutland, il est lieutenant en 1886.

²⁴² Amiral Sir Astley Cooper Key dans *ibid.*, p.230.

²⁴³ Frederick C. D. Sturdee, « Naval Prize Essay: The Changes in Conditions of Naval Warfare, owing to the Introduction of the Ram, the Torpedo, and the Submarine Mine, having regard chiefly to the following points in our own and Foreign Navies, viz.: -Training of Personnel; Construction and Protection of Matériel; and attack and Defence of Ships and Harbours », *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887.

²⁴⁴ « Proceedings of the Fifty-Fifth Anniversary Meeting », *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.vi.

De 1880 à 1882, il fut en poste sur le *HMS Hecla* et, jusqu'en 1885, sur le *HMS Vernon*, le navire servant de *Naval Torpedo School*²⁴⁵. Sturdee fait partie des *torpedoists* qui croient à l'avenir de la torpille au sein de la *Royal Navy*²⁴⁶.

Comme bien des commentateurs, Sturdee juge qu'avant de considérer la tactique il faut absolument déterminer laquelle « is most effective »²⁴⁷. Sans tenir compte de la Jeune École ou de la récente école explicitement historique et partisane de l'artillerie et du cuirassé, Sturdee se positionne par rapport aux opinions traditionnelles plaçant l'éperon au-dessus de l'artillerie par son effet dévastateur. Néanmoins, Sturdee croit que les

[...] writers have hardly noticed the latest weapon which has been creeping into all the European navies, viz., the Whitehead torpedo, they either ignore it, or say we have not had sufficient experience about torpedoes in warfare, or they are still very uncertain, but that probably they will be formidable weapons in few years' time.

Now it seems to us that the time has arrived when the Whitehead torpedo should be considered in all manoeuvres between ships [...]²⁴⁸

Sturdee tente effectivement par cet essai de démontrer la sous-évaluation dont fait l'objet la torpille auprès des marins anglais. Jugeant que des tubes lance-torpilles devraient être montés sur toutes les classes de navires — il croit même que les cuirassés devraient en porter au moins six. Représentant bien l'opinion *torpedois*²⁴⁹, Sturdee juge effectivement que la torpille présente une utilité générale pour la *Royal Navy* dépassant un rôle auxiliaire cantonné à de petits navires spécialisés. C'est d'abord son caractère défensif et dissuasif, constaté par Gallwey, qui rend l'usage de l'éperon peu probable et qui justifie

²⁴⁵ V. W. Baddeley, « Sturdee, Sir Frederick Charles Doveton, First Baronet (1859-1925) », *Oxford dictionary of national biography*, pages, Récupéré le 15 août 2010 de <http://www.oxforddnb.com/view/article/36364>, 2004.

²⁴⁶ Cowpe, « The Royal Navy and the Whitehead torpedo », p.32-34.

²⁴⁷ Sturdee, « Naval Prize... », p.391.

²⁴⁸ *Ibid.*

²⁴⁹ Cowpe, « The Royal Navy and the Whitehead Torpedo », p.32.

l'importance de la torpille. Ensuite, il lui semble logique de supposer que la torpille remplace l'éperon.

[...] we are of the opinion that the introduction of the Whitehead torpedo has ousted the ram out of its former position, and given it the second place only, the gun at the same time becoming more on a level with the ram, as we hold that the ram will not often be used against ships which are properly fitted with Whitehead discharges; but the reason we have still placed it before the gun, is on account of its certain destruction to any ship it comes in contact with²⁵⁰.

La torpille est donc, selon Sturdee, supérieure aux deux autres armes, délogeant l'éperon par sa capacité à infliger des dégâts critiques tout en ayant une meilleure portée.

Sur le plan tactique, Sturdee juge qu'une « fleet action seems particularly suitable for the use of torpedo-boats. »²⁵¹ Pour ce type d'attaque, il décrit le mode opératoire des torpilleurs selon la méthode développée en Autriche à l'occasion des manœuvres de 1884 et également adoptée par la France²⁵². Les torpilleurs devaient, selon cette technique, rester derrière la ligne des cuirassés jusqu'à ce que suffisamment de fumée ait été générée par l'artillerie des deux flottes. Alors, ils devaient traverser l'espace les séparant et attaquer la ligne ennemie. Pour ce qui est du blocus, Sturdee le croit possible, ne posant en fait jamais la question de sa faisabilité. Les torpilleurs et les croiseurs constitueraient un « inshore squadron » surveillant le port tandis que les cuirassés et les *torpedo-boat catchers* composant le « outside squadron » resteraient hors de portée d'un raid de nuit des torpilleurs ennemis.

²⁵⁰ Sturdee, « Naval Prize... », p.393.

²⁵¹ *Ibid.*, p.398.

²⁵² Sondhaus, « Strategy, Tactics and the Politics of Penury: The Austro-Hungarian Navy and the Jeune Ecole », p.395.

Procédant d'une méthode clairement matérielle, Sturdee se fait, à travers son essai, l'avocat de la torpille à tous les niveaux. Servant à la défense des ports anglais et des stations de ravitaillement, à la guerre d'escadre ainsi qu'au blocus, Sturdee juge que la torpille devrait être présente dans l'accomplissement de l'ensemble des rôles de la *Royal Navy*. Sans toucher aux éventuelles implications stratégiques de son arme, Sturdee laisse tels quels les rôles de la *Royal Navy* et les possibilités d'application de la puissance maritime. En effet, il adopte la démarche des *torpedoists*, qui ressemble plutôt à un lobbying en faveur de l'arme à laquelle il a consacré les cinq dernières années de sa vie qu'à une réelle analyse tactique et stratégique qui permettrait d'ajouter des éléments significatifs au débat. On peut évidemment croire qu'une position de ce type pouvait être partagée par plusieurs autres *torpedo officers* et membres du *HMS Vernon* cherchant à assurer l'avenir de leur spécialité. Ces individus étaient en opposition directe avec l'école historique des Laughton, Colomb et Fremantle.

Le capitaine Harris et la primauté de l'éperon

Harris, comme Sturdee, participa au concours du *Naval Prize Essay* de 1886. Sturdee le gagna sans doute en partie parce que l'essai soumis par Harris, long de 80 pages, excédait largement la longueur permise. Pourtant, contrairement aux deux autres auteurs ayant obtenu la mention honorable,

Harris fut publié²⁵³. Toujours matérialiste, Harris n'hésite pas à répéter que la guerre navale est entièrement modifiée par les innovations technologiques, ce que Laughton et Colomb tentent précisément de réfuter : « In no epoch of the earth's history has the art of naval war been more radically and distinctly changed than during the past quarter of a century. »²⁵⁴ Citant Aube comme seul exemple des « foreign naval experts [...] whom are entitled to command our greatest respect for the eloquent and vigorous expressions »²⁵⁵, son opinion présente effectivement, comme dans ses articles précédents, des points de rapprochement avec la Jeune École. Harris croit pourtant encore à la maîtrise des mers. Selon lui, les moyens ont changé et les types de navires se sont diversifiés – signifiant l'apparition de flottes à l'aspect hétérogène –, mais l'Angleterre, si elle modernise sa flotte, peut encore assurer sa suprématie sur les mers.

Reconnaissant avec Sturdee et Gallwey la possibilité de défendre un navire contre l'éperon en utilisant la torpille, Harris juge que c'est pourtant l'éperon qui est l'arme par excellence et que le *torpedo-ram HMS Polyphemus* représente la plus grande menace aux cuirassés modernes. Un seul éperon pouvant être monté par navire, Harris prévoit que l'augmentation du nombre de navires remplacera celle du tonnage des cuirassés. Sous l'éperon, c'est la torpille qui arrive bien avant l'artillerie dans l'échelle d'importance des armes :

²⁵³ Robert Hastings Harris, « Naval Prize Essay: The Changes in Conditions of Naval Warfare, owing to the Introduction of the Ram, the Torpedo, and the Submarine Mine, having regard chiefly to the following points in our own and Foreign Navies, viz.:—Training of Personnel; Construction and Protection of Matériel; and attack and Defence of Ships and Harbours: Essay on the same Subject », *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887, p.419.

²⁵⁴ *Ibid.*, p.420.

²⁵⁵ *Ibid.*, p.419.

« Treading very closely on the heels of the ram the locomotive torpedo promises conjointly with it to revolutionize the whole system of naval warfare »²⁵⁶. Harris croit même que les canons seront peu utilisés au cours des charges successives des deux flottes ennemies qui, en tentant de s'éperonner mutuellement, ne manqueront pas de provoquer une mêlée. La raison de l'utilisation restreinte de l'artillerie devait être l'abondante fumée qui, dégagée par les poudres alors en usage, menaçait d'obstruer la vue aux commandants. Néanmoins, Harris croit que dans le cas d'escarmouche entre deux navires solitaires, l'artillerie pourrait représenter l'arme cruciale, utilisée par le navire ayant la plus grande vitesse. Il estime que la torpille sera capitale au cours de la prochaine guerre bien qu'elle constituera « essentially the weapon for light and swift vessels »²⁵⁷. Ceux-ci étaient sensés avoir leur chance contre des grosses unités au cours de la mêlée devant s'installer après une ou plusieurs charges des flottes ennemies et au cours des escarmouches devant marquer le blocus. Harris s'oppose donc au point de vue selon lequel tous les navires devraient, sans discrimination, être équipés de nombreux tubes lance-torpilles.

Selon Harris, l'existence de ces torpilleurs, et le développement de la vitesse des navires, fait pourtant de l'inflation du tonnage des cuirassés un processus insoutenable à long terme. En effet, les petits navires et leurs armements, la torpille et l'éperon, les positionnent « under certain circumstances on a more than equal footing with the greater. »²⁵⁸ La Jeune École en déduisait l'impossibilité dans laquelle le belligérant le plus puissant

²⁵⁶ *Ibid.*, p.432.

²⁵⁷ *Ibid.*, p.433.

²⁵⁸ *Ibid.*, p.426.

serait d'user de sa maîtrise des mers mais Harris, comme les autres matérialistes anglais, en croit autrement.

A first acquaintance with the value and merits of the Whitehead torpedo would lead to the not unnatural belief that the general and extended use and adoption of such a weapon would have a strong tendency to reduce that nation who is most powerful at sea, and who has hitherto trusted to the general prowess and invulnerability of her armoured ships, down to a nearer equality with previously weaker maritime nations; if the study and practice of locomotive torpedoes is neglected by us, we have already acknowledge that this may be so. [...] we shall endeavour to prove that if we in England do not stand still, but, on the contrary, boldly face the general adoption of locomotive torpedoes as novel but potent factors in naval warfare, then, instead of their use being very much to our disadvantage, we may even make them contributory to the support of our great naval power²⁵⁹

Le capitaine voit donc toujours la torpille comme une arme potentiellement prometteuse. Dans la mesure où il en fait un aussi bon usage que le faible, il ne présente pas un risque particulier pour le belligérant le plus fort. Pessimiste sur l'avenir du cuirassé, « it is indeed by no means certain whether in a few years' time these monster battle-ships, as we now know them, will even be in existence », Harris est optimiste sur la possibilité de maintenir la maîtrise des mers de l'Angleterre si la *Royal Navy* consacre à la torpille une attention similaire à celle qui lui est accordée dans les marines étrangères. Il ne touche que très peu à la question du blocus, assumant que sa faisabilité n'est remise en cause que si l'Angleterre ne possède pas suffisamment de navires de toutes les classes. Harris défend donc, avec presque tous les autres marins anglais de son époque, l'augmentation du budget de la *Royal Navy*.

²⁵⁹ *Ibid.*, p.434.

La victoire conservatrice

Les articles de Sturdee et de Harris représentent le chant du cygne des points de vue matérialistes qui furent présentés pour la période qui se termine avec le *Naval Defence Act* de 1889. En fait, les conférences à caractère technique et matériel qui avaient caractérisé le début de la décennie disparaissent graduellement. Le succès de la méthode historique est donc rapide, général et appelé à croître davantage avec la publication de Mahan en 1890. Si les craintes qu'ont laissées Aube et Charmes sur la faisabilité du blocus et la défense du commerce n'ont pas fini de faire couler de l'encre, ces sujets seront traités à partir d'une méthode historique. Chercher dans le passé des leçons pour les guerres de l'avenir devint une activité à laquelle les penseurs anglais du *R.U.S.I.* excellèrent, pour le plus grand bénéfice de Philip Colomb, dont la production augmenta largement.

En mars 1887, Colomb présente son opinion sur la réactualisation probable du système du convoi à partir d'une étude historique²⁶⁰. Il répond au défi d'Aube, qui, bien que ne jugeant pas pouvoir détruire l'ensemble du commerce anglais, croyait être en mesure de provoquer, grâce à de nombreux succès dès le début d'une guerre, une si forte hausse des primes d'assurances des cargaisons et des navires, que le commerce s'interromprait de lui-même. Rejetant l'idée que la Déclaration de Paris et le transfert de la flotte marchande à un pavillon neutre suffiraient à protéger le ravitaillement, Colomb propose plutôt de réactualiser le convoi, qui a justement servi, dans l'histoire, à réduire

²⁶⁰ Philip H. Colomb, « Convoys: are they any longer possible? », *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888.

suffisamment les primes d'assurances pour compenser avantageusement les pertes inhérentes aux nombreux délais que ce type de voyage occasionne.

En juin 1887, Colomb, alors devenu contre-amiral, présente une étude sur le blocus et ses différentes déclinaisons²⁶¹. Un blocus peut, selon lui, être de trois ordres : « *Sealing-up, Masking and Observation.* » Si le blocus est rendu impossible dans sa forme la plus complète — la première —, Colomb croit qu'il reste possible dans les deux autres cas. Néanmoins, il défend l'idée que la vapeur et le progrès, « looked at in the light of history, had at least not injured our powers of blockade in any of its three aspects. A contrary opinion could only be arrived at by taking into account all the advantages which steam gave to the enemy to the blockading force for observing him. »²⁶² Dans le débat qui suivit, rompant la série d'éloges pour Colomb, un *torpedo officer*, le capitaine Wilson, exprima ses doutes sur le blocus, la force bloquante devant posséder un avantage numérique gigantesque et la déficience de la *Royal Navy* en *torpedo-cruizers* ne facilitant pas la tâche²⁶³.

Un article fut également publié par Colomb dans le numéro du *R.U.S.I. Journal* de 1887/1888²⁶⁴. Le titre, « Naval Reform », est une référence directe au livre de Gabriel Charmes, publié dans sa traduction anglaise en 1887. Colomb consacre ses énergies à démonter chacun des arguments de Charmes et même d'Aube qu'il juge être derrière les écrits du journaliste et qui

²⁶¹ Philip H. Colomb, « Blockades: Under existing Conditions of Warfare », *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888.

²⁶² *Ibid.*, p.736.

²⁶³ Capitaine Wilson dans *ibid.*, p.755-756.

²⁶⁴ Philip H. Colomb, « Naval Reform », *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888.

représente « a well-known name in England »²⁶⁵. S'attaquant aux idées extrêmes de la Jeune École, Colomb en oublie les plus modérées. Le principal argument de Colomb est l'absence de preuves historiques permettant de prouver ce qu'il avance. Le désaccord en est donc principalement un de méthode. Ne parlant pas du tout le même langage, et étant chacun convaincu de posséder le seul valide, Colomb et Charmes n'avaient aucune chance de s'entendre. Pourtant, encore une fois, Colomb passe à côté du problème fondamental que le torpilleur pose au blocus.

En avril 1888, le capitaine Hubert H. Grenfell prononce une conférence dont l'objectif est de démontrer les limites de la torpille comme arme²⁶⁶. Grenfell reproche d'abord aux marins leur habitude de considérer la torpille comme une arme de spécialiste sur laquelle personne ne peut parler à moins d'avoir fait la *Torpedo School*. Ensuite, Grenfell juge la torpille beaucoup trop répandue sur les navires de haute mer, comme les croiseurs. Il tourne d'ailleurs au ridicule les onze tubes lance-torpilles des *Scout*. Selon lui, l'artillerie est la seule arme viable et la torpille, à la limite, ne doit servir qu'à dissuader l'ennemi d'approcher à portée de torpillage. Jugeant absurde que les « torpedoists look upon artillerists as “bow and arrow” men »²⁶⁷, Grenfell est de ceux qui croient possible que la « locomotive torpedo may not be found to have all its own way in the next war. »²⁶⁸ Il est intéressant de remarquer qu'une partie des doutes de Grenfell envers la torpille est justifié par l'argument

²⁶⁵ *Ibid.*, p.768.

²⁶⁶ Hubert H. Grenfell, « The Position of Torpedo in Naval Warfare », *R.U.S.I. Journal*, vol.32, 1888/1889.

²⁶⁷ *Ibid.*, p.548.

²⁶⁸ *Ibid.*

historique de l'absence de « preuve » ou d'accomplissement passé de cette arme. Dans le débat enflammé qui suivit la conférence, de nombreux partisans de Grenfell s'opposèrent à plusieurs *torpedoists*, au nombre desquelles nous trouvons John Thornycroft, le capitaine Harris et le capitaine Wilson. Ceux-ci firent valoir plusieurs arguments que nous avons déjà vu : la destruction massive dont est capable la torpille²⁶⁹, le fait que les nations étrangères l'adoptent sur de nombreux bâtiments²⁷⁰ ou encore l'utilité accrue dans certaines conditions particulières, comme la nuit ou sous le couvert du brouillard²⁷¹. Les positions opposées sont alors complètement irréconciliables.

En mai 1888, Colomb réaffirme la méthode historique en prononçant, devant une « very large attendance »²⁷², une conférence qui fut significative dans l'élaboration de la pensée navale anglaise²⁷³. À ce moment, Colomb démontra qu'il n'y a que deux possibilités pour défendre la Grande-Bretagne, celle du comte St-Vincent et celle de Lord Howe. La première est celle du blocus rapproché de tous les ports ennemis tandis que la seconde consiste à l'attente en position défensive. Si la première méthode est impossible par manque de navires, la seconde, conservant les coques, les équipements et les hommes intacts, est envisageable. Dans les deux cas, la défense des îles Britanniques est assurée. Colomb affirme même qu'ayant perdu une bataille, la Royal Navy serait vraisemblablement en mesure d'empêcher une invasion.

²⁶⁹ John Thornycroft dans *ibid.*, p.554.

²⁷⁰ Capitaine Harris dans *ibid.*, p.554-555.

²⁷¹ Arnold Forster dans *ibid.*, p.549.

²⁷² Amiral Sir R. V. Hamilton dans Philip H. Colomb, « The Naval Defences of the United Kingdom », *R.U.S.I. Journal*, vol.32, 1888/1889, p.586.

²⁷³ Schurman, *The Education of a Navy...* p.46-48.

Dans un style très mahanien, Colomb dit déjà : « Nothing can be done in the way of territorial attack with a disputed command of the sea. »²⁷⁴ Le temps de la modération et des incertitudes est terminé, l'école historique est prête à affirmer sa suprématie. Dans l'assistance, les réactions sont vives, les marins ayant ou ayant eu de l'influence doivent défendre leur politique et les militaires sont profondément blessés²⁷⁵. En s'opposant à Colomb, ils adoptent instinctivement une position matérialiste : St-Vincent, Howe et leur système de défense « seems to me it is as old as the hills »²⁷⁶, déclare Nugent, « They are not applicable to the present period »²⁷⁷, déclare Elliot. L'incertitude quant à l'avenir de la guerre navale est également utilisée pour tenter de démontrer l'impossibilité de se fier exclusivement à la première ligne de défense. En effet, le colonel Brackenbury rappelle le chaos de la bataille.

« My friend Admiral Tegethof told me, in speaking of his own ramming an Italian ship during the battle of Lissa, that he had no special design of any kind, but he saw "a great grey thing" near him, and he ordered his ship to be steered in that direction, and that was how he succeeded in ramming. There will be great grey things and black things or white things, ramming each other in a narrow space; is Admiral Colomb or anybody else able to say what will be the result? Is it not as likely as not that even the winning fleet may be nearly destroyed? One cannot help thinking that such a result is possible²⁷⁸.

La bataille chaotique est effectivement ce qui permet aux matérialistes anglais de dire que les temps ont changé et que, dans un affrontement moderne, c'est l'éperon, la torpille ou les deux, qui décideront du sort des flottes. L'argument de Brackenbury aurait été entendu quelques années plus

²⁷⁴ Colomb, « The Naval... », p.573.

²⁷⁵ Schurman, *The Education of a Navy...* p.46-47.

²⁷⁶ Colonel Sir Charles Nugent dans Colomb, « The Naval... », p.583.

²⁷⁷ Amiral Sir George Elliot dans *ibid.*, p.585.

²⁷⁸ Colonel Brackenbury dans *ibid.*, p.594.

tôt, mais pas dans le nouveau monde de Laughton, de Colomb, de Mahan et du navalisme.

La méthode historique prend graduellement toute la place dans les débats doctrinaux, et avec elle, la marine prend toute la place dans les budgets. Le *Naval Defence Act*, voté en 1889, consacre une somme additionnelle de 21 millions de livres sterling à la construction de bâtiments neufs, près du double du budget annuel de la marine²⁷⁹. Avec cet argent, les huit cuirassés de la classe *Royal Sovereign*, une quarantaine de croiseurs et de nombreux autres navires de tous les types sont construits. L'évolution technique accélérée des dernières décennies a été digérée et de nouvelles certitudes sont apparues. Les navires s'homogénéisent rapidement, les temps de construction s'accélèrent et disparaît lentement la « menagerie of unruly and curiously assorted ships »²⁸⁰ qui caractérisa la décennie que nous venons d'étudier.

Conclusion

Le débat de la seconde moitié de la décennie est plus incisif que celui de la première. Les commentateurs y sont moins nuancés dans leurs affirmations et les positions sont beaucoup plus polarisées. Tandis que la Jeune École vit, meurt puis renaît en France, elle laisse, en Angleterre, des doutes durables quant au blocus et à la protection du commerce. Cherchant à combattre le feu par le feu, les *torpedoists*, incarnant la méthode matérielle de leur côté de la

²⁷⁹ Marder, *The Anatomy of British Sea Power...* p.143.

²⁸⁰ Cité dans Parkinson, *The late Victorian Navy...* p.57.

Manche, croient que la solution aux dilemmes anglais doit venir de l'adoption extensive de la torpille sur presque tous les navires. Ce pôle matérialiste, maintenant beaucoup plus uni qu'au début de la décennie, est pourtant confronté à une nouvelle école, explicitement historique et centrée autour des méthodes de la nouvelle profession d'historien. Malgré la présence ponctuelle au début de la décennie de réflexions tenant d'une méthode historique, ce n'est qu'en 1885 qu'elle fait une entrée fracassante et déterminante dans un débat qu'elle sera à même de contrôler. La méthode matérielle, après avoir exercé son influence sur plusieurs décennies, cède sa place aux tendances d'une nouvelle ère. La méthode historique en se développant et en cherchant des principes constants dans le temps, participa à centrer de plus en plus l'attention sur la stratégie, sans que personne ne puisse encore la distinguer de la tactique. Ce terrain avait effectivement été laissé en friche par les matérialistes, à l'exception illustre de la Jeune École.

Cette nouvelle époque est également marquée par la popularité des questions navales sur lesquelles l'opinion publique aura une influence déterminante²⁸¹. En France, les articles de Gabriel Charmes de 1884 et 1885 et la Jeune École furent les déclencheurs de cette popularisation des enjeux navals qui se fit au plus grand dam des caciques de la marine, complètement dépassés par les événements. En Angleterre, l'arrivée de l'opinion publique dans les questions navales se produisit au même moment, grâce aux articles de Stead, aidé de Fisher, en 1884. Si l'intrusion de l'opinion publique dans le monde fermé qu'était la marine précéda la victoire de l'école historique, c'est

²⁸¹ Marder, *The Anatomy of British Sea Power...* p.44-61.

vraisemblablement elle qui l'a rendu possible. Il n'est pas illogique de supposer que la presse, l'opinion publique et les marins, cherchant des certitudes et des raisons à la décadence présumée de la *Royal Navy*, furent probablement plus intéressées par une école historique promettant des certitudes que par les débats très techniques et non décisifs entre les matérialistes qui avaient justement conduit à cette « décadence ». Les *torpedoists* ne furent qu'un petit groupe de professionnels qui ne jouèrent pas, ou très mal, le jeu de l'opinion publique. Tentant de promouvoir leur arme et leur rôle dans la *Royal Navy*, ils n'étaient pas des adversaires capables de combattre une méthode historique en pleine ascension.

Conclusion

Dans le second chapitre, nous avons vu que le débat doctrinal précédant l'automne 1884 était modéré, non concluant et très influencé par la méthode matérielle. La prémisse essentielle de la plupart des penseurs était que la guerre est entièrement modifiée par le progrès. Dans le troisième chapitre, le débat que nous avons pu observer, de 1885 à 1889, était bien différent. Graduellement, mais très rapidement, il se polarisa et fut dirigé par une école exploitant une méthode explicitement historique avec laquelle les penseurs dégagèrent des principes stratégiques et tactiques éternels et indépendants du progrès technique.

Au cours de la décennie, trois processus remarquables aboutissent en moins de deux ans, entre l'automne 1884 et l'été 1886, soit de la crise alarmiste et populiste de « The Truth about the Navy » aux manœuvres d'Aube qui jetèrent le discrédit sur les idées les plus extrêmes de la Jeune École. Le premier de ces processus, sur lequel nous ne nous sommes pas étendus, est la popularisation des questions navales. Ce sujet amplement étudié à partir des journaux, entre autres par Marder²⁸², nous permet de situer l'élément déclencheur lors de la crise suscitée par la série d'articles de Stead. La simultanéité de cet événement, avec l'émergence de la version la plus extrême de la Jeune École qui popularisa les enjeux navals en France, semble pourtant indiquer que quelque chose de plus est à l'œuvre que des causes exclusivement

²⁸² L'œuvre de Marder est effectivement largement faite autour de cette question, essentiellement à partir des journaux. *Ibid.*

nationales. Sans nous prononcer formellement, il nous semble logique de supposer que l'agitation suscitée par la Jeune École ait pu grandement favoriser la popularisation des questions navales en Angleterre par le doute qu'elle parvint à encourager dans l'esprit de plusieurs quant à l'efficacité probable de la *Royal Navy*.

Le second processus est celui remarqué par Depeyre dans son étude sur la pensée navale en France. Il s'agit de l'émergence graduelle de la réflexion stratégique au cours du siècle et son ancrage définitif au cours des décennies 1880 et 1890²⁸³. Pour l'Angleterre, nous avons observé un phénomène comparable, mais le tournant peut clairement être situé entre 1884 et 1886. Il est intéressant de constater que si, en France, la stratégie fut mise de l'avant à travers les raisonnements matérialistes de la Jeune École, en Angleterre, la réflexion stratégique apparut et demeura un objet d'étude essentiellement pour l'école historique de Laughton.

Le troisième processus que nous avons pu remarquer, fortement lié au second, est le passage d'un contexte de réflexion fortement influencé par une méthode matérielle à un autre, déterminé par l'école historique. Le débat opposant initialement une pluralité d'opinions matérialistes entre elles céda donc le pas, entre 1884 et 1886, à un débat contrôlé par l'école historique et conservatrice de Laughton ne mettant plus en scène qu'une faction de matérialistes modérés regroupés autour des *torpedoists*. Leurs demandes modérées représentaient celles des *torpedo officers* militant en faveur de leur

²⁸³ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.523.

arme. Conséquence de cette transition vers l'affirmation de l'école historique, le débat modéré du début de la décennie se transforma en un affrontement polarisé au sein duquel les opinions sont tranchées et véhémentes. En effet, les tenants de la méthode matérielle, en attachant de l'importance à toute nouvelle invention et en observant en quoi elle peut modifier la tactique, évitaient d'être trop affirmatifs sur ce que serait la guerre future — celle-ci pouvant être modifiée par une pluralité de variables imprévisibles. La méthode historique, en cherchant des certitudes intemporelles, contribua naturellement à cette popularisation.

Nous pouvons également observer les liens existants entre l'émergence de la stratégie en tant que sujet de réflexion, surtout pour l'école historique de Laughton, et sa victoire sur le mode de pensée matériel. En effet, si la tactique avait été un champ de bataille parfait pour la méthode matérielle, puisque davantage influencée par la technique, la stratégie pouvait, à cette époque, largement bénéficier de la réflexion historique. Bien que le contexte ait été plus favorable, il n'est par contre pas possible, selon nos sources, de comprendre si le débat changea de terrain sous l'effet de la pensée historique ou si, inversement, c'est le changement de terrain qui permit son épanouissement. L'attention que dirigea la Jeune École sur la stratégie bénéficia-t-elle à l'école de Laughton ? Ou bien la nouvelle école historique ne pouvait-elle pas manquer de provoquer le glissement du débat vers la stratégie, sujet auquel s'appliquent la plupart des leçons mises en lumière par l'histoire ?

Nous avons également démontré que par sa présence dans les débats doctrinaux, la Jeune École a davantage marqué l'Angleterre que ce que soutiennent Ropp et Marder, qui n'en remarquent la présence qu'autour de l'agitation populaire entourant la guerre de course et à propos du terrorisme avec lequel celle-ci devait être menée. Cité par des matérialistes anglais, comme le capitaine Harris, les idées d'Aube sont présentes de manière significative dans les débats du *R.U.S.I. Journal*. Néanmoins, à la différence de leurs homologues français, les matérialistes anglais font preuve d'une grande modération dans leurs propos. En Angleterre, la véhémence vint plutôt des penseurs ayant adopté un mode de réflexion historique. Ceux-ci, comme Colomb ou Fremantle, firent de la Jeune École et de ses idées un épouvantail permettant de détruire toutes les opinions matérialistes. Sous le choc de cet assaut, la pensée matérialiste se limita largement aux *torpedo officers* qui, comme Gallwey ou Sturdee, en vinrent à ne défendre que la validité de leur spécialité dans une *Royal Navy* leur étant de plus en plus ouvertement hostile.

L'intérêt de l'analyse que nous venons de compléter ne réside pas dans l'étude de l'émergence de la méthode historique en Angleterre, les précurseurs de Mahan ayant déjà fait l'objet de plusieurs travaux significatifs de la part, notamment de Donald Schurman²⁸⁴ et de Andrew Lambert²⁸⁵. C'est plutôt sur la pensée matérialiste que notre travail porte fruit. En effet, la méthode matérielle est ignorée des historiens anglo-saxons, malgré les travaux

²⁸⁴ Schurman, *The Education of a Navy...*

²⁸⁵ Lambert, *The Foundations of Naval History...*

francophones sur la pensée navale reconnaissant sa vigueur et sa pertinence²⁸⁶. Schurman, en traversant la pensée des hommes ayant fait l'éducation de la *Royal Navy*, ne reconnaît aucune place à la pensée matérielle, écrivant plutôt sur l'éclairage historique apporté par Colomb, Laughton et Mahan dans une *Royal Navy* étourdie par la cadence des innovations. De manière similaire, Lambert fait l'apologie de la méthode historique et considère que l'oubli de l'histoire en faveur d'une interprétation techniciste est aussi erroné aujourd'hui qu'elle l'était au XIX^e siècle²⁸⁷. Ne reconnaissant en aucun cas la pertinence et l'apport de la méthode matérielle dans l'évolution de la pensée navale, les historiens anglo-saxons oublient une portion significative de son histoire.

Loin de n'illustrer que la naissance de l'école historique, nous avons tenté, au travers de ce mémoire, de démontrer l'existence d'un débat entre une pensée matérielle et une pensée historique. Nous reconnaissons évidemment que l'incursion profonde et fulgurante de la méthodologie historique dans la pensée navale fut capitale et permit d'apporter des idées neuves dans un débat qui en avait besoin. Toutefois, ce phénomène ne doit pas occulter l'existence de l'autre mode de pensée, comme l'historiographie anglo-saxonne le fait encore. Les exagérations matérialistes autour de la puissance révolutionnaire de la torpille ou de la croyance en une bataille future devant prendre la forme d'une mêlée chaotique permettant l'usage de l'éperon ne permettent pas d'ignorer les modifications réelles que la guerre sur mer a subies, par exemple, la disparition relative de la guerre d'escadre et du blocus.

²⁸⁶ Depeyre, *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, p.512-513; Motte, *Une éducation géostratégique...*

²⁸⁷ Lambert, *The Foundations of Naval History...* p.13.

La pensée navale de la décennie 1880 bénéficia de l'apparition de la méthode historique, mais dans les décennies suivantes, cette dernière devait prendre une place hégémonique. Le succès de l'école historique en Angleterre n'est pas lié exclusivement à ses éléments doctrinaux. En effet, répondant aux menaces par une réponse ancrée dans les derniers siècles et les victoires de la *Royal Navy*, l'école historique de Laughton, puis les travaux de Mahan, présentèrent un intérêt évident et similaire à l'attrance qu'a pu exercer la Jeune École par ses arguments républicains et son recours à la tradition française de la guerre de course. Il reste que, dans un débat opposant deux méthodes incapables de se nommer mutuellement, l'absence de base commune permettant le dialogue ne peut que provoquer un résultat négatif pour la réflexion. Encore aujourd'hui, chez les historiens, l'école historique occupe l'ensemble de l'espace. Comme Colomb ne comprenant pas la démarche d'Aube et de Charmes, à qui il reproche un manque de preuves par l'exemple, les historiens anglo-saxons refusent de considérer l'apport du mode de pensée matérielle dans l'histoire de leur propre pensée navale.

Bibliographie

Sources

National Archives, ADM 231²⁸⁸

CUSTANCE, R. N. *France : Naval Manœuvres in Mediterranean*. The National Archives. ADM 231/9 108 1886.

HALL, WILLIAM HENRY. *General Outline of possible Naval Operations against Russia*. The National Archives. ADM 231/6 64 1885.

HALL, WILLIAM HENRY. *Remarks on a Naval Campaign*. The National Archives. ADM 231/5 51 1884.

R.U.S.I. Journal

AUBE, HYACINTHE THÉOPHILE. *La Guerre maritime et les ports militaires de la France*. Paris, Berger-Levrault, 1882. 38 p.

AUBE, HYACINTHE THÉOPHILE. « Naval Warfare and the Military Ports of France ». Traduit par le lieutenant Hastings R. Lees, *R.U.S.I. Journal*, vol.26, 1883, p.525-546.

BARNABY, NATHANIEL. « Battle Ships - a Forecast ». *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.127-144.

COLOMB, PHILIP H. « Blockades: Under existing Conditions of Warfare ». *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888, p.733-758.

COLOMB, PHILIP H. « Convoys: are they any longer possible? ». *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888, p.297-325.

COLOMB, PHILIP H. « Naval Reform ». *R.U.S.I. Journal*, vol.31, 1887/1888, p.767-785.

COLOMB, PHILIP H. « The Naval Defences of the United Kingdom ». *R.U.S.I. Journal*, vol.32, 1888/1889, p.565-601.

DONALDSON, JOHN. « The Further Development of the Thornycroft Torpedo Vessels ». *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882, p.387-411.

DOWELL. « On Naval Tactics ». *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882, p.350-373.

ELLIOT, GEORGE. « The Ram - The Prominent Feature of Future Naval Victories ». *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.357-378.

FREMANTLE, EDMUND R. « Naval Tactics ». *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887, p.199-231.

GALLWEY, E. P. « The use of Torpedoes in War ». *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.471-496.

GRENFELL, HUBERT H. « The Position of Torpedo in Naval Warfare ». *R.U.S.I. Journal*, vol.32, 1888/1889, p.539-563.

HARRIS, R. H. « Maritime Power and its probable Application in War ». *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.413-438.

HARRIS, R. H. « The Necessity of Supplementing Armour-clad Ships by Vessels of other Types ». *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.25-38.

²⁸⁸ ADM 231 regroupe par année les rapports du *Foreign Intelligence Committee* et de son successeur, à partir de 1886, le *Naval Intelligence Department*.

- HARRIS, ROBERT HASTINGS. « Naval Prize Essay: The Changes in Conditions of Naval Warfare, owing to the Introduction of the Ram, the Torpedo, and the Submarine Mine, having regard chiefly to the following points in our own and Foreign Navies, viz.: -Training of Personnel; Construction and Protection of Matériel; and attack and Defence of Ships and Harbours: Essay on the same Subject ». *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887, p.419-499.
- LAUGHTON, JOHN KNOX. « Notes on the last Great Naval War ». *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.909-933.
- LAUGHTON, JOHN KNOX. « Scientific Study of Naval History ». *R.U.S.I. Journal*, vol.18, 1875, p.508-527.
- LONG, SAMUEL. « Study of the Tactics of Naval Blockade as affected by Modern Weapons ». *R.U.S.I. Journal*, vol.25, 1882, p.316-349.
- NUGENT, CHARLES H. « Imperial Defence: Part I. Home defences ». *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.427-458.
- NUGENT, CHARLES H. « Imperial Defence: Part II. Abroad ». *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.459-513.
- Proceedings of the Fifty-Fifth Anniversary Meeting. « ». *R.U.S.I. Journal*, vol.29, 1885/1886, p.i-xxvii.
- REED, EDWARD J. « What are the most urgent measures that should be taken for increasing Her Majesty's Navy ». *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.993-1048.
- SLEEMAN, C. « The Lay and other Locomotive Torpedoes considered for the purpose of Coast Defence, and also as the Armement of Ships, Torpedo and Submarine Boats ». *R.U.S.I. Journal*, vol.27, 1884, p.39-71.
- STURDEE, FREDERICK C. D. « Naval Prize Essay: The Changes in Conditions of Naval Warfare, owing to the Introduction of the Ram, the Torpedo, and the Submarine Mine, having regard chiefly to the following points in our own and Foreign Navies, viz.: -Training of Personnel; Construction and Protection of Matériel; and attack and Defence of Ships and Harbours ». *R.U.S.I. Journal*, vol.30, 1886/1887, p.367-418.
- YARROW, A. F. « Torpedo-boats, having special reference to those built by Messrs. Yarrow and Co. ». *R.U.S.I. Journal*, vol.28, 1885, p.603-628.

Divers

- « The Truth about the Navy ». *Pall Mall Gazette*, 1884, p.1-6.
- LAUGHTON, JOHN KNOX & ANDREW D. LAMBERT. *Letters and Papers of Professor Sir John Knox Laughton, 1830-1915*. Aldershot, Hants, England, Ashgate for the Navy Records Society, 2002. 340 pages.
- MAHAN, ALFRED TAYLER. *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*. New York, Dover Publications, 1987 [1890]. 557 pages.
- VERNE, JULES. *Vingt mille lieues sous les mers*. vol.2. Genève, Famot, 1979 [1869].

Monographies

- AUSSEUR, PHILIPPE. « La Jeune École » *Marine et technique au XIXe siècle*, Paris, Service historique de la marine, 1988. p. 647.
- BEELER, JOHN F. *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era, 1866-1880*. Stanford, Calif., Stanford University Press, 1997. 354 pages.
- BROWN, D. K. *A Century of Naval Construction*. London, Conway Maritime Press, 1983. 384 pages.
- BROWN, DAVID K. *Warrior to Dreadnought : Warship Development, 1860-1905*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1997. 224 pages.
- COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ. *L'histoire maritime en France*. (2^e éd., rev. et augm.^e éd.). Paris, Economica, 1997. 114 pages.
- COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ. *Traité de stratégie*. (6^e éd. revue et augmentée^e éd.). Paris, Économica, 2008 [1999]. 1 vol. (1135).
- DEPEYRE, MICHEL. *Entre vent et eau : un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*. Paris, Economica, 2003. 564 pages.
- DEPEYRE, MICHEL. *Tactiques et stratégies navales : de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*. Paris, Economica, 1998. 450 pages.
- EVANS, DAVID C. & MARK R. PEATTIE. *Kaigun : Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887-1941*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1997. 661 pages.
- GARDINER, ROBERT & ANDREW LAMBERT. *Steam, Steel & Shellfire : The Steam Warship, 1815-1905*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1992. 192 pages.
- GRAY, EDWYN. *Nineteenth-century Torpedoes and their Inventors*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 2004. 248 pages.
- HAMILTON, C. I. *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*. Oxford/New York, Clarendon Press/Oxford University Press, 1993. 359 pages.
- HILL, RICHARD. *War at Sea in the Ironclad Age*. London, Cassell, 2002 [2000]. 240 pages.
- HOBSON, ROLF. *Imperialism at Sea : Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power, and the Tirpitz Plan, 1875-1914*. Boston, Brill Academic Publishers, 2002. 358 pages.
- KENNEDY, PAUL M. *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. Londres, The Penguin Press, 2004 [1976]. 405 pages.
- LAMBERT, ANDREW D. *The Foundations of Naval History : John Knox Laughton, the Royal Navy and the Historical Profession*. London, Chatham Pub., 1998. 256 pages.
- LAMBERT, ANDREW. « The shield of empire, 1815-1895 », dans J. R. Hill & B. Ranft (dir.), *The Oxford Illustrated History of the Royal Navy*, Oxford ; New York, Oxford University Press, 1995. p. 161-199.
- LYON, DAVID. *The First Destroyers*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1996. 128 pages.
- MARDER, ARTHUR JACOB. *The Anatomy of British Sea Power; A History of British Naval Policy in the Pre-dreadnought Era, 1880-1905*. New York, Octagon Books, 1976 [1940]. 580 pages.

- MOTTE, MARTIN. *Une éducation géostratégique : la pensée navale française de la jeune école à 1914*. Paris, Economica, 2004. 817 pages.
- PARKINSON, ROGER. *The Late Victorian Navy : The Pre-dreadnought Era and the Origins of the First World War*. Woodbridge, UK ; Rochester, NY, Boydell Press, 2008. 323 pages.
- PENN, GEOFFREY. *Infighting Admirals : Fisher's Feud with Beresford and the Reactionaries*. Barnsley, Leo Cooper, 2000. 264 pages.
- RANFT, BRYAN. *Technical Change and British Naval Policy, 1860-1939*. London, Hodder and Stoughton, 1977. 178 p.
- ROKSUND, ARNE. *The Jeune École : The Strategy of the Weak*. Leiden ; Boston, Brill, 2007. 242 pages.
- ROPP, THEODORE & STEPHEN S. ROBERTS. *The Development of a Modern Navy : French Naval Policy, 1871-1904*. Annapolis, Md., Naval Institute Press, 1987 [1937]. 439 pages.
- SCHURMAN, D. M. & JOHN F. BEELER. *Imperial Defence, 1868-1887*. London Portland, Frank Cass, 2000. 192 pages.
- SCHURMAN, D. M. *The Education of a Navy : The Development of British Naval Strategic Thought, 1867-1914*. Malabar, Fla., R.E. Krieger Pub. Co., 1984 [1965]. 213 pages.
- SONDHAUS, LAWRENCE. *The Naval Policy of Austria-Hungary, 1867-1918 : Navalism, Industrial Development, and the Politics of Dualism*. West Lafayette, Ind., Purdue Univ. Press, 1994. 441 pages.
- SUMIDA, JON TETSURO. *In Defence of Naval Supremacy : Finance, Technology, and British Naval Policy, 1889-1914*. Boston, Unwin Hyman, 1989. 377 pages.
- SUMIDA, JON TETSURO. *Inventing Grand Strategy and Teaching Command : the Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*. Washington D.C., Woodrow Wilson Center Press, 1997. 164 pages.

Chapitres de livres

- CHALINE, OLIVIER & NICHOLAS VANNIEUWENHUYZE. « La pensée navale autrichienne 1885-1914. Première approche », dans H. Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale VI*, Paris, Economica, 1997.
- COWPE, ALAN. « The Royal Navy and the Whitehead torpedo », dans B. Ranft (dir.), *Technical Change and British Naval Policy, 1860-1939*, London, Hodder and Stoughton, 1977. p. 23-36.
- FERRANTE, EZIO. « The impact of the Jeune École on Way of Thinking of the Italian Navy » *Marine et technique au XIXe siècle*, Paris, Service historique de la marine, 1988.
- MONAQUE, RÉMI. « L'amiral Aube, ses idées, son action », dans H. Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale IV*, Paris, Economica, 1994.
- MONAQUE, RÉMI. « Gabriel Charmes », dans H. Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale VI*, Paris, Economica, 1997.

RODGER, N.A.M. « Britain », dans J. B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? : The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., Naval War College Press, 1994. p. 419 pages.

Articles de périodiques

ALLEN, MATTHEW. « The Origins, Conduct and Outcome of the British Naval Exercises of 1885 ». *Mariner's Mirror*, vol.91 (no.3), 2005, p.421-435.

BRÉZET, FRANÇOIS-EMMANUEL. « La pensée navale allemande des origines à 1914 », dans H. Coutau-Bégarie (dir.), *L'évolution de la pensée navale I*, Paris, Economica, 1991.

COUTAU-BÉGARIE, HERVÉ. « Les lignes directrices de la pensée navale au XX^e siècle ». *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol.52 (no.213), 2004, p.3-10.

DAHL, ERIK J. « Net-Centric before its time. The Jeune École and its Lessons for Today ». *Naval War College Review*, vol.58 (no.4), 2005.

PARTRIDGE, M. S. « The Royal Navy and the End of Close Blockade ». *Mariner's Mirror*, vol.75 (no.2), 1989, p.119-136.

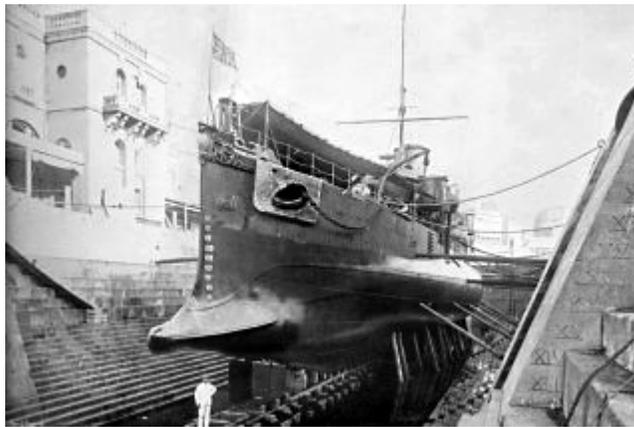
RODGER, N.A.M. « The Dark Ages of the Admiralty, Part III: Peace, Retrenchment and Reform, 1880-1885 ». *Mariner's Mirror*, vol.62 (no.2), 1976.

SONDHAUS, LAWRENCE. « Strategy, Tactics and the Politics of Penury: The Austro-Hungarian Navy and the Jeune Ecole ». *The Journal of Military History*, vol.56 (no.4), 1992.

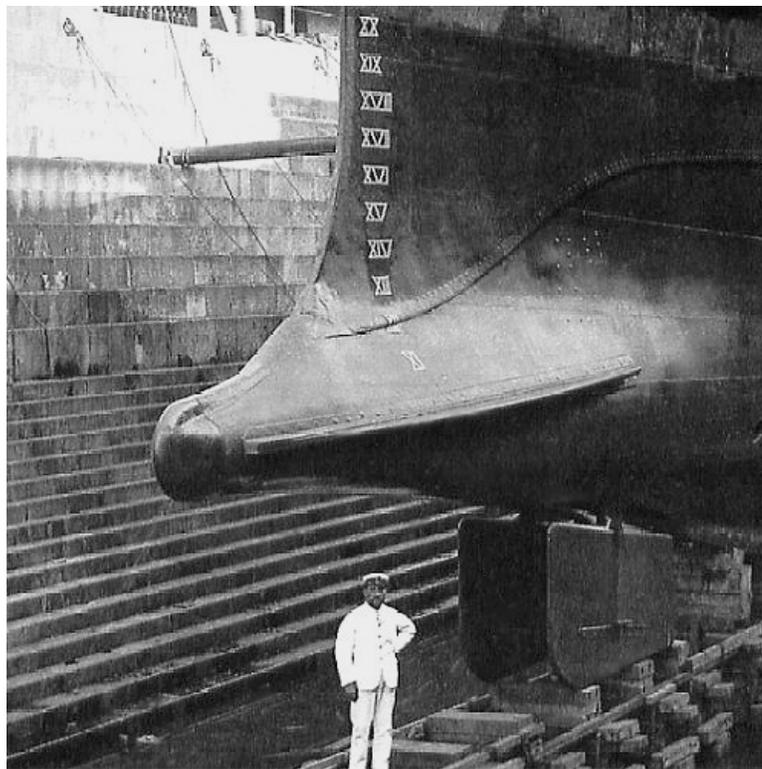
Article de dictionnaire

BADDELEY, V. W. « Sturdee, Sir Frederick Charles Doveton, First Baronet (1859-1925) », *Oxford dictionary of national biography*, pages. Récupéré le 15 août 2010 de <http://www.oxforddnb.com/view/article/36364>, 2004.

Annexe : le *HMS Polyphemus*²⁸⁹



Le *HMS Polyphemus* en cale sèche



On voit ici son éperon qui cache un de ses tubes lance-torpilles. Également, on aperçoit ses gouvernails de proue devant permettre, après un éperonage, de diriger sa marche arrière pour se dégager de sa proie.

²⁸⁹ L'origine des images est inconnue

