

Splendeurs et misères de la royale

Rémi Monaque dans Collections de l'Histoire n°8
juin - août 2000

Depuis les croisades, la marine de guerre en France n'a que rarement bénéficié d'une politique cohérente.

Au mois de juin 1786, Louis XVI se rend à Cherbourg pour y visiter le grand chantier d'aménagement du port. La cour s'inquiète du protocole à adopter lorsque le roi montera à bord d'un vaisseau. On cherche des précédents. Il faut remonter à la visite faite par Louis XIV à Dunkerque en 1680 pour trouver un événement semblable ! C'est dire que les souverains français, s'ils multiplièrent les séjours dans leurs armées terrestres, n'accordèrent que peu d'attention à leur marine de guerre.

La dynastie capétienne, on le sait, n'a jamais été tournée vers la mer. A l'origine, le domaine royal s'inscrit dans une mince bande de territoires allongée entre Seine et Loire. La construction du « pré carré » n'aboutira que tardivement à une mainmise directe de la royauté sur les provinces maritimes. Lors des premières croisades de la fin du XI^e siècle et du XII^e siècle, il fallut s'en remettre aux flottes génoises ou vénitiennes pour transporter les croisés. Les inconvénients de cette solution conduisirent Saint Louis et son fils Philippe le Hardi à construire le port d'Aigues-Mortes et une première marine de guerre.

Mais, lorsqu'éclate la guerre de Cent Ans (1337-1453), la France ne dispose plus d'une marine royale permanente. C'est une force improvisée, renforcée d'éléments génois, que le roi d'Angleterre Édouard III détruit en 1340 lors de la sanglante bataille de L'Écluse. La maîtrise de la Manche ainsi conquise assure aux Anglais l'impunité sur leur propre sol et la faculté d'intervenir à leur gré sur le continent. Cet avantage initial est à l'origine des grands

désastres subis sur le sol français par Philippe VI à Crécy 1346 et par Jean le Bon à Poitiers 1356.

De même, le redressement observé sous le règne de Charles V (1364-1380) est profondément lié à la renaissance d'une marine de guerre qui, sous le commandement de Jean de Vienne, sème la terreur sur les côtes anglaises et met à mal les lignes de communications ennemies. Dans ces épisodes, la plupart des historiens négligent singulièrement le rôle, pourtant déterminant, joué par les facteurs maritimes. Du Guesclin occulte Jean de Vienne dans la mémoire populaire.

Il fallut attendre le gouvernement de Richelieu (1624-1642) pour que la marine de guerre devienne en France une institution pérenne. Le cardinal avait une vision très large des intérêts maritimes de son pays. Il estimait que la France avait besoin d'une marine de guerre, non seulement pour la défense de ses côtes et de son trafic commercial, mais aussi pour intervenir partout, en Europe et dans le reste du monde, contre ses principaux adversaires. A cela s'ajoutait dans son esprit l'idée que rien ne servirait mieux la réputation et la gloire de la monarchie qu'une puissante flotte de guerre.

Colbert, qui partageait ce point de vue, organisa la marine royale sur des bases solides. Les règlements du grand ministre resteront en vigueur, pour l'essentiel, pendant une centaine d'années. De nos jours encore, il est de coutume de se référer aux usages établis par Colbert !

De fait, le règne de Louis XIV fut l'une des rares périodes fastes que connut la marine française. La puissance de la France était telle qu'elle pouvait mener de front guerres terrestres et guerres maritimes. Les escadres françaises surclassèrent les flottes espagnoles et hollandaises et furent en mesure de disputer à l'Angleterre la maîtrise des mers.

Le grand dessein de Bonaparte

Mais c'est pendant la guerre d'Indépendance américaine 1776-1783 que la marine royale atteint son apogée. Fait unique dans l'histoire, la France fait la guerre sur mer sans être engluée dans des conflits terrestres sur le sol européen. La bataille gagnée par l'amiral de Grasse le 5 septembre 1781, dans la baie de la

Chesapeake, scelle le sort de la guerre. La principale armée britannique, celle de Cornwallis, enfermée dans Yorktown, perd tout espoir d'être secourue et doit capituler devant les forces terrestres franco-américaines. Les Américains ne s'y trompent pas. Ils donnent régulièrement à une des principales unités de leur flotte le nom de « Comte de Grasse ».

Les guerres de la Révolution et de l'Empire furent terribles pour la marine française et consacrèrent pour plus d'un siècle la suprématie éclatante de la Royal Navy . De 1792 à 1815, la France est engagée de façon quasi permanente dans des conflits terrestres sur le continent européen.

Mais le plus opiniâtre de ses adversaires, la Grande-Bretagne, est un État insulaire. Pour en venir à bout, il faudrait conquérir, au moins pour un temps, la maîtrise de la Manche. Bonaparte y songea à la fin de l'année 1803 et ordonna la construction d'une immense flottille de 1 400 bateaux à fond plat pour transporter une armée d'invasion de 130 000 hommes. Le libre passage de cette force devait être assuré par l'arrivée devant Boulogne d'une escadre partie de Toulon.

Innovations techniques

Ce grand dessein est bien utopique si l'on songe à l'écart énorme qui s'est creusé depuis 1792 entre les flottes britannique et française. La France ne dispose alors que d'une quarantaine de vaisseaux, alors que la Grande-Bretagne en aligne 130. Privée de la majorité de ses officiers par l'émigration, mal entretenue par des arsenaux désorganisés, la marine française a déjà subi de très lourdes pertes et peine à trouver des équipages. De plus, le blocus imposé aux escadres françaises par l'ennemi rend difficile, voire impossible tout entraînement sérieux. Dans ces conditions, que mesure très mal Napoléon, habitué à tout voir céder devant lui et très peu conscient des contraintes du milieu maritime, la défaite sur mer, scellée à Trafalgar le 21 octobre 1805, était inévitable.

Après 1815, la France abandonne tout espoir de disputer à l'Angleterre la maîtrise des mers. Elle borne son ambition à demeurer la deuxième marine mondiale, non sans chercher à remettre en cause la supériorité de la marine britannique par des innovations techniques. La marine française du Second Empire fut

ainsi la première à réaliser en 1858, après la construction en 1850 d'un premier navire de ligne à vapeur, une frégate* cuirassée, la Gloire , qui relégua brutalement au rang de carcasses inutiles les fiers vaisseaux de bois.

De même, dans la seconde partie du XIXe siècle, tous les espoirs furent placés, à tort, dans la construction de petits torpilleurs, agiles et presque invisibles, supposés venir à bout des mastodontes cuirassés*. Ces unités, incapables de tenir la mer, étaient dépourvues de toute valeur militaire. Cette erreur greva inutilement le budget de la marine au moment où l'Allemagne se dotait en quelques années d'escadres cuirassées de grande valeur et se hissait sans conteste au deuxième rang des flottes de guerre.

Pendant la Grande Guerre, la marine française joua un rôle important, et méconnu, en participant à la protection des voies de communication maritime alliées contre la menace sous-marine. Sortie exsangue du conflit, elle connut entre-deux-guerres un brillant renouveau grâce notamment à l'action de Georges Leygues, ministre dont la participation à de nombreux gouvernements assura une certaine continuité dans l'effort entrepris.

En 1939, elle avait atteint un niveau d'entraînement élevé et une réelle valeur opérationnelle, malgré une prise en compte insuffisante du facteur aérien : absence de porte-avions modernes et insuffisance de l'artillerie antiaérienne. Cette flotte s'était préparée avec ardeur à combattre les marines allemande et italienne. Elle eut le malheur d'être surtout engagée, dans des conditions désastreuses¹, contre ses alliés naturels anglo-américains.

Drame épouvantable, le sabordage de la flotte de Toulon, le 27 novembre 1942, vint encore alourdir un bilan déjà désastreux. Ce n'est qu'à partir de 1943 que les unités rescapées de ces malheureuses aventures vinrent rejoindre dans la lutte contre l'Axe la petite force navale qui s'était ralliée dès juin 1940 au général de Gaulle.

La renaissance de la marine après le dernier conflit mondial fut lente et laborieuse. Dans le contexte de la guerre froide, c'était aux forces aéroterrestres que s'appliquaient les priorités du

gouvernement. Les leçons de la guerre conduisirent à donner une place de choix à la composante aéronavale des forces maritimes et à mettre l'accent sur leur coopération avec les forces terrestres et aériennes, qu'elles soient nationales ou bien alliées.

A partir des années 1970, avec la mise en service des sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, l'essentiel de la dissuasion nucléaire fut confié à la marine nationale. Les relations entre la marine et le pouvoir politique en furent profondément modifiées. Pour la première fois, la sécurité ultime du pays reposait sur ses navires.

Indifférence de l'opinion

L'opinion publique française a-t-elle pris conscience de ces changements ? A dire vrai, ce qui domine le plus souvent chez les Français c'est l'ignorance ou l'indifférence à l'égard des choses de la mer. Les dangers mortels pour le pays ne sont-ils pas toujours passés par ses frontières terrestres ? Bien peu ont compris que l'économie française était étroitement dépendante des approvisionnements maritimes. Bien peu mesurent l'intérêt de disposer de forces maritimes, libres de se déplacer dans les eaux internationales, qui sont un instrument privilégié de gestion et de prévention des crises.

Dans un monde multipolaire où l'émergence de nouvelles puissances commande la plus grande vigilance, l'avenir de la flotte de haute mer française, rendue de plus en plus coûteuse par la sophistication croissante des armements, passe aujourd'hui par l'élaboration d'une politique européenne de défense commune.

* Cf. Lexique.

1. L'attaque de Mers-el-Kébir juillet 1940 coûta la vie à 1 300 marins français, les combats de Casablanca et d'Oran novembre 1942 firent 800 tués dans leurs rangs.