



## Fiche Spéciale

# Napoléon et la Marine ou l'histoire d'un malentendu

Arnaud Bernard Dans Napoleonica.

### 1 - Introduction

Notre marine a une histoire fluctuante, faite en dents de scie, alternant des périodes de formidables essors et de déclin à la mesure de ses envolées. Il est à ce propos utile de préciser que la dénomination même de notre outil naval est symptomatique de cet état de fait. Ainsi, on ne dit pas LA marine française ou même la Royale (terme qui n'apparaîtra que rétrospectivement) mais la marine de Louis XIV (ou de Colbert, selon), la marine de Choiseul, la marine de Louis XVI ou encore celle de Napoléon III. La France a donc eu non pas UNE marine mais DES marines, renouvelant sans cesse sa flotte au gré des vicissitudes de l'histoire et l'expérimentant à chaque fois. Sous Louis XIV, ce fut avec la guerre de Hollande, sorte de test avant la mise en service. Sous Louis XVI, ce fut la guerre d'Amérique. L'Angleterre, elle, protégée par sa « muraille de bois » depuis l'épisode de l'Invincible Armada, n'a qu'une Royal Navy. Là réside toute la différence entre un pays à vocation maritime et un autre que ses frontières terrestres font pencher vers une orientation continentale. Ce constat fait prendre toute sa dimension à la célèbre phrase de Sully : « Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France. »

Nous avons donc eu plusieurs périodes de renaissance maritime, dont les plus marquantes furent celles du règne de Louis XIV (sous l'égide du grand Rémois), du règne de Louis XVI et de

celui de Napoléon III. En revanche, la longue décennie qui vit l'oncle dominer l'Europe ne fut pas, quant à elle, une période faste pour la marine française.

Né sur une île, le futur Empereur aurait pu être disposé à comprendre la mer. Il a d'ailleurs beaucoup navigué dans sa jeunesse, ne serait-ce que lors de ses nombreuses et longues permissions qui l'emmenèrent de Valence en Corse. Le premier directeur de l'École de Brienne le destinait d'ailleurs à la marine. N'eût été sa mère Létizia, craignant pour la sécurité de son Nabulio, il aurait probablement embrassé cette carrière pour laquelle il n'avait, semble-t-il, aucune aversion. Un professeur de l'École Militaire ne disait-il pas, en 1784, qu'il était si sérieux et appliqué qu'il ferait sans aucun doute un excellent officier de marine. L'histoire tient à peu de choses. En effet, il est peu probable que le lieutenant de vaisseau Bonaparte ait connu la gloire maritime (inexistante sous la Révolution) et ait donc un jour ceint la couronne impériale...

Quoi qu'il en soit, Napoléon, en tant qu'artilleur, était un technicien. Il était donc ouvert aux complexités inhérentes à la marine. Si l'on étudie sa correspondance, on perçoit cette connaissance qui étonna ses ministres et même les officiers anglais qui l'accompagnèrent à Elbe puis à Sainte-Hélène. Alors, pourquoi ce désintérêt apparent ? N'a-t-il pas eu le temps de se pencher sur le problème comme il le dit lui-même par l'entremise de Las Cases ? Il semble plutôt que l'Empereur n'ait pas supporté d'avoir à faire à une arme qui avait besoin de temps pour renaître et être opérationnelle. Dans l'esprit de Napoléon, tout ce qui se dressait sur son chemin et l'empêchait d'atteindre rapidement et efficacement son but était un obstacle dont il fallait se débarrasser. Les marées, les vents, les courants, l'entretien des vaisseaux, le ravitaillement (une marine ne peut pas vivre sur le terrain) et la santé des équipages furent autant de contingences qui s'opposaient aux grandes combinaisons de l'Empereur, habitué aux concentrations simultanées, comme celles qui feront sa gloire tout au long de l'épopée.

Mais si Napoléon a pu se montrer réticent vis-à-vis de la marine, c'est sans doute aussi qu'il avait en mémoire les tentatives avortées de débarquement en Angleterre des siècles précédents, de Tourville à Hoche. Car c'est bien de ceci qu'il s'agissait : le duel avec l'Angleterre, LA puissance maritime par excellence, celle que sa maîtrise des océans a maintenu à l'écart de l'invasion et qui a pu être l'adversaire le plus constant de la France révolutionnaire, consulaire et impériale.

Le premier contact avec les Anglais, le jeune Bonaparte l'a eu très tôt, dès 1793, lors de ce siège de Toulon qui lui donna ses épaulettes de général. Le dernier contact avec eux se fit également en rapport avec la mer puisque ce fut sur une île isolée de l'Atlantique Sud. Puis, bien entendu, ce fut le retour des Cendres de 1840, qui transporta une dernière fois l'Empereur sur ces océans qui avaient contribué à sa chute.

Mais si, avec l'échec du blocus, le débarquement en Espagne et l'ouverture d'un second front, cette mer fut, en partie, à l'origine de la chute, elle contribua également à la naissance de sa légende. C'est le retour de l'île d'Elbe que les romantiques magnifièrent et ce fut surtout outre-mer que le Mémorial vit le jour.

En définitive, si l'on prend en compte le sens stratégique et le génie de Napoléon, pourquoi un instrument aussi vital que la marine fut-il négligé ? L'Empereur fut-il victime de ses préjugés ou tout simplement de l'héritage catastrophique de la Révolution ?

Le thème du colloque qui s'ouvre s'articule autour des Lumières et, malheureusement, le sujet présenté ici n'est pas totalement propre à traiter de cet aspect. Alors, avant d'aborder cette étude, permettez-moi de faire un bond dans le temps afin d'étudier brièvement les quelques rapports que la marine de Napoléon a pu avoir avec ces courants.

## **2 – La marine et les Lumières ? Une éclipse de 25 ans**

Aux lendemains de Brumaire, le Premier Consul hérita d'une marine construite sur les plans de Sané. Depuis la naissance de l'Académie de marine en 1752, on assistait à une ébullition des esprits. Les officiers « savants » furent longtemps critiqués, accusés d'être plus enclins à fréquenter le velours des fauteuils de l'Académie qu'à arpenter le pont des vaisseaux. Il n'en demeurait pas moins que ce tournant scientifique des esprits amena de nombreux changements positifs et permit, entre autres, d'avoir, aux dires mêmes des Anglais (or un tel compliment sur notre marine, venant de la bouche de nos voisins d'outre-Manche est suffisamment rare pour qu'on le mentionne), la première marine du monde aux lendemains de la guerre d'Amérique (1783).

Les artisans charpentiers furent ainsi remplacés par les ingénieurs constructeurs et le concours de « design » des coques fut remporté par un certain Sané qui donna ainsi son nom à tous les vaisseaux construits selon ses plans. Cette conception dura jusqu'au milieu du XIXe siècle. Les vaisseaux qui transportèrent nos troupes en Crimée étaient également des « Sané ».

En revanche, ce qui changea radicalement à partir de la période révolutionnaire, ce furent les expéditions scientifiques (anthropologiques, de découverte...) Nombreuses jusqu'en 1789, elles disparurent totalement jusqu'à la chute de l'Empire. Avant la conflagration révolutionnaire, les guerres, sans être « en dentelles », se faisaient entre dynasties, entre familles. Les belligérants se laissaient presque toujours une porte de sortie et l'on ne cherchait pas à se détruire. Pour preuve, les négociations commençaient en général sitôt les premiers coups de feu tirés, et les batailles suivantes cherchaient à placer ses plénipotentiaires en position de force... Ainsi, les expéditions scientifiques ne rencontraient-elles aucune opposition, même en temps de guerre, une convention implicite entre les adversaires laissant passer les navires scientifiques « ennemis » au nom de l'humanité et de la science. Rien de tel après 1793, où l'Europe bascula dans des guerres idéologiques. Désormais, on se haïssait et on cherchait à se détruire. Ainsi, l'Angleterre vouera une haine inextinguible à la France dès l'avènement de la Montagne. Il n'était plus question de laisser, même un frêle esquif désarmé, passer au travers des mailles du filet de sa flotte. Afin d'illustrer ces propos, lisons Jurien de la Gravière : « Au lieu de ces jeunes nobles qui se battaient en riant, deux peuples acharnés à se détruire ; au lieu de cette humeur belliqueuse et sans fiel, un sentiment profond et opiniâtre à voir les masses que ce zèle fanatique soulève et pousse à l'ennemi, on peut pressentir que l'ancienne stratégie va se trouver insuffisante pour de tels combats et de telles passions. »

Il y eut une exception (et une seule). Ce fut le voyage de Nicolas Baudin, entrepris en 1802-03. À l'origine projet de circumnavigation ramené à une « simple » exploration des côtes de la Nouvelle-Hollande (notre actuelle Australie), cette expédition rencontra l'Anglais Flinders et « en souvenir » des vieilles traditions, on se laissa passer. Précisons que les préliminaires de la paix d'Amiens (même si il ne s'agira à terme que d'une trêve de moins d'un an) y furent sans doute pour beaucoup.

Quant aux apports scientifiques de l'expédition, ils furent, en ce qui concerne l'Australie, supérieurs à ceux de Cook et de Bougainville. Malheureusement, Baudin mourut au cours de l'expédition. Les mauvais rapports qu'il avait entretenus avec ses officiers n'incitèrent pas ces derniers à défendre son nom. Les échantillons rapportés (zoologiques, botaniques) furent quant à eux « accaparés » par Joséphine et dispersés lors du pillage de la Malmaison en 1814.

Mais Napoléon ne faisait jamais rien à la légère et il est permis de penser qu'il avait une arrière-pensée politique en dépêchant Baudin à l'autre bout du monde. C'est en tout cas ce que révéla Péron, un des scientifiques de l'expédition. Son mémoire, adressé à Decrès, décrivait la présence britannique dans ces lieux avec beaucoup de détails et un grand sens géopolitique (il parlait du « moyen de venir à bout des Anglais dans ces régions »). Napoléon demanda même à son ministre de la Marine, en 1810, d'envoyer des renforts à l'île de France et d'établir un comptoir en Australie, au Sud de cette possession française ! Outre l'erreur cartographique, on peut relever ici l'incohérence de cette démarche, l'année où la marine impériale venait de perdre ses derniers établissements et n'était plus en état de sortir de ses ports européens. Une marine que l'Empereur n'a jamais pu relever de l'état dans lequel la Révolution l'avait mis.

### **3- L'héritage révolutionnaire**

La rupture de 1789 trouva une France enfin tournée vers le large, avec une marine victorieuse et des ports qui développaient leurs arrière-pays. À peine quatre ans plus tard, la flotte de Castries n'était plus qu'un souvenir et notre outil naval connut alors une des pires périodes de son histoire. À une époque où tout ce qui portait un nom à particule était anathème, le corps des officiers de marine, en majorité composé de nobles ne voulant pas être raccourcis d'une tête, émigra. Pourtant, ces officiers n'étaient pas tous l'expression de l'Ancien Régime et certains étaient même ouverts aux idées nouvelles. Mais le grand corps fut décapité (au propre et au figuré d'ailleurs) et la marine, désorganisée. Parallèlement à cette fuite des cadres, on assista à une désorganisation totale des arsenaux, avec une multiplication des mutineries et des « grèves » des ouvriers, tant à Brest qu'à Toulon.

Dans le grand port du Levant, Albert de Rions, en charge du port militaire, fut temporairement emprisonné par la municipalité, au motif qu'il avait voulu réprimer un officier marinier ayant entamé la sédition sur l'un de ses vaisseaux. Les clubs révolutionnaires légiféraient et, désormais, n'importe quel « bon patriote » pouvait devenir officier de marine. Quant aux marins, le ministère (tenu un temps par Monge, scientifique égaré en politique) leur donnait presque le choix d'embarquer ou non pour une campagne...

Or, à partir de 1793, avec l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne, la situation empira. Il fallait à la jeune République des navires qu'elle n'avait pas la capacité de construire, du fait de

la désorganisation ambiante. De plus, l'occupation de Toulon par les Anglais se termina par la capture ou l'incendie d'une grande partie de l'escadre du Levant, aggravant ainsi la situation.

Plus au Nord, ce furent les régions littorales qui s'enflammèrent, comme la Vendée et une partie de la Bretagne. On ne recruta alors plus dans ces régions (déjà rétives pour partir aux frontières), pourtant à fort potentiel maritime. Que l'on se souvienne seulement que Marigny ou Charrette étaient lieutenants de vaisseau avant 1789... Ils employèrent dès lors leurs talents à tout autre chose... De plus, la marine mobilisa de nombreux navires pour empêcher les Anglais de débarquer et/ou d'apporter du secours aux insurgés, grevant par là-même ses capacités à agir en haute mer contre les escadres et le commerce adverses. La Royal Navy ayant montré sa suprématie et conservant la maîtrise des mers, de telles actions étaient fort probables. On eut peur (l'histoire a montré que c'était sans raison) d'un débarquement sur les côtes normandes lors du siège de Granville par La Rochejaquelein en novembre 1793. On dut repousser un débarquement réel à Quiberon en 1795. Le pays crut revivre les pires moments du règne de Louis XV où l'ennemi « insultait » nos côtes, débarquant impunément et où nos marins se battaient sur les plages (les officiers chargeant à cheval), n'ayant pu empêcher les Anglais de prendre pied sur notre sol.

Cette impuissance de notre marine entraîna tout naturellement la chute des colonies et en premier lieu des Antilles. Cette perte provoqua le marasme économique des régions littorales qui vivaient de l'économie coloniale. La France, en plus de la guerre continentale et de la disette de 1794, faisait face à la ruine de son économie. Or une marine coûte cher. Que l'on se représente uniquement l'artillerie. La Grande Armée totalisait environ 1000 canons lors de l'expédition de Russie. La flotte française, lors de la bataille de Prairial, en 1794, alignait plus de 5000 bouches à feu !

Même la Convention, avec l'action énergique de Jean Bon Saint-André, n'arriva pas à redresser la barre. Il y eut bien une fugace réorganisation des arsenaux mais elle ne fut rendue possible que grâce à la terreur exercée par les représentants en mission. Après Thermidor, tout retomba donc comme un soufflé. Devant ce constat d'impuissance face à l'ennemi séculaire représenté par la Royal Navy, la marine française se réfugia dans la course, comme à chaque fois que la menace de destruction se faisait trop pesante (La Hougue en 1692, Lagos et les Cardinaux en 1759...). Mais le tort de la Royale fut de penser que la course seule pouvait amener la victoire.

Au milieu du XIXe siècle, Mahan soutint une théorie selon laquelle seule une bataille d'escadre entraînant la destruction de l'ennemi ou le malmenant suffisamment pour l'empêcher de ressortir pouvait remporter, à long terme, la décision. En effet, le pays qui y arrivait devenait, de facto, maître des mers et, par là-même, des voies de communication et de ravitaillement. La course ne pouvait, au mieux, que représenter des piqûres d'épingle dans le commerce ennemi. Le mastodonte anglais grinça des dents mais ne fut pas abattu. La seule fois où la course entra dans les composantes de la victoire finale fut lorsqu'on l'associa aux escadres, lors de la guerre d'Amérique. Mais la France était alors maîtresse des mers depuis la bataille d'Ouessant et la situation, pendant la Révolution, n'était, bien évidemment, pas comparable.

Comme pour se justifier, le discours révolutionnaire prôna l'usage des corsaires contre le vain étalage de puissance des escadres qui flattait l'orgueil aristocratique... C'est ce que reprit l'amiral Aube avec sa tentative malheureuse de la Jeune École au début du XXe siècle, en opposant le cuirassé aristocratique au torpilleur révolutionnaire. Le résultat fut que la marine française fut quasiment absente du premier conflit mondial.

Enfin, cette course, refuge du pauvre, fut plus nuisible que bénéfique à la marine française. En effet, si l'on peut faire valoir quelques indéniables actions d'éclat et parler de Surcouf avec fierté, il n'en demeure pas moins que les corsaires perdirent 593 bâtiments et 41 487 matelots, ce qui handicapa des escadres que le gouvernement avait déjà du mal à armer.

Car, des escadres, il en aurait fallu pour faire face à un ennemi dont la marine alignait les points forts autant que la marine française accumulait les faiblesses. Au tir dans les hauts, faits pour immobiliser l'ennemi mais peu efficaces, la Royal Navy préférait depuis toujours les tirs « à couler bas », sous la ligne de flottaison. Ceci impliquait de combattre de près puisque la force de pénétration d'un boulet ne permettait de percer une coque de chêne qu'à 250 mètres (encore que la puissance du boulet était considérablement diminuée lors de son entrée dans l'eau). Les Anglais devaient donc faire preuve d'une grande témérité et bénéficiaient, pour ce faire, d'un entraînement adéquat.

Outre cet aspect purement « technique », alors que les Français collaient à la sacro-sainte ligne de file en usage depuis le XVIIe siècle, les officiers anglais théorisèrent et mirent en pratique la rupture de la ligne. Depuis que le hasard avait permis à Rodney de couper la ligne française aux Saintes en 1782 et de battre ainsi De Grasse, l'amirauté britannique avait décidé d'en faire une pratique courante. Or ce type de manœuvre nécessitait une parfaite coordination des navires que seule la « bande de frères » de Nelson pouvait mettre en pratique avec efficacité. Les officiers français, quant à eux, étaient trop individualistes et ne coopéraient pas suffisamment. Ce mal était endémique depuis l'Ancien Régime où l'officier de marine ne considérait son chef d'escadre que comme le primus inter pares et estimait justifié de désobéir à un ordre qu'il jugeait inepte ou contre ses intérêts. Or cet état d'esprit se transmet parmi les nouveaux officiers, surtout lorsqu'ils durent collaborer avec ceux du grand corps qui n'avaient pas émigré et encore plus lorsque Napoléon mit en place son amnistie. On retrouvera de tels comportements à Aboukir et à Trafalgar.

Le résultat de tout ceci peut être résumé dans la bataille de Prairial, en 1794, où la flotte française fut en partie détruite. Les marins firent preuve d'un grand courage (comme d'ailleurs dans tous les combats menés sur la période) et permirent au convoi de blé de passer. Mais la supériorité de la Royal Navy fut manifeste et les navires français, en mauvais état et avec des équipages de fortune, ne purent faire face. La tentative de débarquement de Hoche en 1797 n'en fut que le reflet. La plupart des navires se dispersèrent au premier coup de vent et certains s'échouèrent.

Ainsi, lorsque Bonaparte fut nommé à l'armée des côtes d'Angleterre en 1798, il fut effrayé par l'état de la flotte et compris de suite qu'il n'y avait aucune gloire à tirer de cette aventure. Sa rapidité de jugement lui fit admettre que seule la maîtrise de la mer pouvait permettre un débarquement de l'autre côté de La Manche. Le Directoire se tourna alors vers le seul type

d'opération navale que l'état de sa marine lui permettait : la diversion sur les arrières de l'ennemi. Ainsi prit forme l'expédition d'Égypte, soutenue par Talleyrand. Outre le fait d'éloigner un Bonaparte devenu trop dangereux, elle avait aussi l'avantage d'être une opération périphérique. Or la guerre d'Amérique, le seul conflit dans lequel notre marine eut le dessus sur la Royal Navy, fut essentiellement menée sur des théâtres périphériques. Malheureusement, les conditions étaient bien différentes puisque la France disposait, comme nous l'avons dit plus haut, de la maîtrise de la mer et n'avait pas à faire face à des menaces continentales. De plus, on était alors certains que Londres éclaterait son système naval pour protéger les Indes si Bonaparte réussissait à pénétrer en Asie.

L'expédition rassemblait 55 vaisseaux, 280 bâtiments de commerce et 51 000 hommes. Mais déjà, le futur Empereur se méfiait de cette marine qui « n'avait aucune puissance d'exécution et ne comprenait rien de ce qui est grand ». Il la plaça donc sous le commandement de l'armée, la privant de toute espèce d'autonomie. De plus, la puissance de cette flotte n'était qu'apparente, les navires étant mal entretenus et les équipages, mal entraînés et peu nombreux. Sur l'Orient, navire amiral de Brueys, il n'y avait que 850 hommes au lieu des 1130 prévus. Les canons étaient en si mauvais état que ceux capturés par les Anglais à Aboukir furent refondus ou jetés par-dessus bord, de peur de les voir exploser à la première utilisation. Quant aux navires, quatre se disloquèrent lors du combat sous l'effet de leur propre artillerie. La désorganisation qui régnait depuis 1790 avait fait son œuvre.

Lorsque la flotte leva l'ancre dans la rade de Toulon, Bonaparte fut servi par la chance. Un coup de vent dispersa l'escadre de surveillance anglaise basée aux îles d'Hyères et Nelson dut aller réparer en Sardaigne. Brueys passa donc sans être repéré et le temps que les Anglais se rendent compte de leur erreur, Alexandrie était tombée aux mains des Français. Cette chance insolente eut sans doute des répercussions malheureuses lors de la campagne qui se terminera à Trafalgar. En effet, Bonaparte avait également été servi par la chance au retour puisqu'il avait pu passer, sur la Muiron, au travers des escadres anglaises sans se faire repérer. Il était donc fondé à penser, en 1805, que même si l'ennemi avait la maîtrise des mers, les vaisseaux français pouvaient évoluer librement et Ganteaume, sortir de Brest... sans combattre ! Ce qui, pour un marin, en raison des vents d'ouest dominants et du closed blocus britannique, est une quasi-impossibilité. Nous y reviendrons.

Une fois débarqué, Bonaparte souhaitait que Brueys sorte de la rade d'Aboukir, qu'il voyait comme un piège. Mais le courrier, parti le 24 juillet, se perdit en route... et l'amiral resta sur place. Il commit là une faute magistrale. Ses navires étaient ancrés face à un banc de sable. On y voyait un obstacle pour la flotte adverse. Toutefois, pour se rapprocher de ce banc de sable, les navires de Brueys s'étaient trop éloignés de la côte et il restait encore trop de distance avant d'atteindre les quatre brasses de fond qui auraient empêché tout lourd vaisseau de passer entre eux et la terre. Sans compter que l'artillerie débarquée à terre était de ce fait trop éloignée pour apporter son soutien.

Lorsque la flotte britannique arriva, le jour déclinait et Brueys pensait avoir le temps de ramener à bord ses escouades de débarquement. Mais l'on avait négligé la fougue et l'esprit combatif de Nelson qui, animé par une véritable haine des Français, risqua le tout pour le tout et attaqua à la tombée de la nuit, chose qui ne s'était que rarement vue dans les annales de

la guerre navale. Les Anglais passèrent derrière la flotte ennemie et l'encadrèrent de tous les côtés. N'ayant pas assez d'hommes pour servir les canons des deux bords et étant immobilisés parce qu'à l'ancre, les navires français furent totalement décimés. Seuls quelques navires, dont ceux de Villeneuve, s'enfuirent. Mais pour y parvenir ils durent se refuser à porter secours à leur chef d'escadre...

Bonaparte était désormais prisonnier de sa conquête... et condamné à échouer. En effet, l'absence de sa marine le priva non seulement de renfort mais également de son artillerie de siège que Brueys aurait pu apporter sous les murs de Saint-Jean d'Acre. Faute de mieux, l'armée en fut réduite à réquisitionner quelques tartanes pour le transport des plus grosses pièces et des munitions. Mais ces petits navires furent vite capturés par les croisières anglaises et lors du siège, les soldats français durent se risquer dans le no man's land pour récupérer les boulets ennemis...

La marine ne resta pas inactive dans les mois qui suivirent le désastre d'Aboukir. En effet, il y eut plusieurs tentatives de secours à l'armée d'Égypte. D'abord avec Bruix qui parvint jusqu'en Sicile, fin 1799. Mais il n'osa pas combattre, malgré sa supériorité numérique (44 vaisseaux contre 34), étant conscient des faiblesses de son escadre. La deuxième tentative, en 1801, fut le fait de Ganteaume qui sortit de Toulon le 19 mars, pour y revenir... le 5 avril ! Encore le retour fut-il entaché par quelques avaries dues aux abordages de ses vaisseaux entre eux, démontrant une fois de plus la faible qualité des équipages français. Mais la raison pour laquelle tous ces essais se terminèrent par des échecs réside dans le mal endémique qui gangrène l'officier de marine français depuis des siècles : la peur de l'Anglais. Une peur justifiée, en tout cas depuis Prairial, puisque la Royal Navy ne perdit plus un seul vaisseau après sa défaite à Algésiras en 1801.

Si les débuts du Consulat furent marqués par les travaux de la flottille de Boulogne, la France, lasse de la guerre, aspirait à la paix. Ce fut la paix d'Amiens. En fait, une trêve qui dura un peu moins d'un an, de la mi-1802 au début de 1803, et que l'antagonisme des deux belligérants ne pouvait faire durer.

#### **4 – Du camp de Boulogne à Trafalgar : l'échec du grand dessein**

L'ensemble de la période a été marquée par un personnage, l'amiral Decrès, qui resta ministre de la Marine pendant toute la durée de l'Empire, ce qui, en général, est un gage d'efficacité. Malheureusement, l'homme se heurta à la conception maritime de l'Empereur. Tout au long du règne, les deux hommes « s'affrontèrent », ayant chacun un point de vue opposé. Ils ne purent jamais combler le fossé « idéologique » qui les séparait. Decrès était un excellent marin, bon technicien et courageux comme il l'avait montré à bord du Guillaume Tell au large de Malte. Son seul défaut était sans doute son manque de diplomatie et les relations conflictuelles qu'il entretenait avec ses collaborateurs. C'est sans doute pour cela que l'opinion de ses détracteurs, qui l'ont fait passer pour un simple commis, a eu longtemps le vent en poupe. En fait, la nature même de gouvernement de Napoléon le ravalait au rang de simple courroie de transmission, l'Empereur entendant, comme partout, tout régenter. À la veille de Trafalgar, Decrès écrivit : « Il est malheureux pour moi de connaître le métier de la mer, puisque cette connaissance n'obtient aucune confiance et ne produit aucun résultat dans

les combinaisons de Votre Majesté. Je me reproche de ne savoir pas persuader Votre Majesté. Je doute qu'un homme y parvienne. » Napoléon répondit cette lettre symptomatique : « Ne m'écrivez plus de lettres comme celle que vous m'avez écrite, cela ne signifie rien. Pour moi, je n'ai qu'un besoin, c'est celui de réussir. » On mesure ici tout le gouffre qui séparait les deux conceptions de l'instrument naval et la raison pour laquelle la marine n'a pu se relever sous l'Empire.

Napoléon disait de Decrès qu'il avait de l'esprit mais ne savait pas courir. Mais, une fois de plus, ce que l'Empereur ne voulait pas admettre, c'est que pour une marine, courir n'est pas possible, ni même souhaitable. Une flotte prend du temps à se construire et à être opérationnelle. Dans le même ordre d'idées, Bruix disait déjà à l'Empereur, quelques années auparavant : « Donnons au temps ce que le temps réclame. Différons de vaincre. Veuillez la marine et la marine sera.

Decrès s'opposa à toutes les entreprises du début du règne. Connaissant parfaitement l'état de sa marine et ses besoins, il était convaincu que les combinaisons de l'Empereur ne pouvaient aboutir. Pour lui, le blocus n'aurait pour résultat que de se retourner contre la France et de l'isoler du reste du monde. Comment faire un blocus sans marine ? Quant à la flottille de Boulogne, elle représentait pour lui des dépenses inutiles et qui auraient été mieux employées à la reconstruction d'une flotte et à l'entretien du matériel existant.

La paix (ou plutôt la trêve) d'Amiens ne permit pas, par sa brièveté, un redressement maritime notable. Or l'histoire a montré (sauf dans le cas des guerres puniques, qui restent une exception notable) qu'aucune marine dite « faible » n'a pu se relever en période de conflit. Cette paix « armée » n'a pas résisté aux tensions sous-jacentes. La France relançait son expansion coloniale avec l'expédition de Saint-Domingue, entre autres. Son commerce se relevait et la Grande-Bretagne, dont les échanges déclinaient, ne pouvait laisser une France, encore trop révolutionnaire à ses yeux, se redresser et représenter, à terme, une menace commerciale et maritime. D'autant que, comme au temps de Choiseul, l'opinion semblait s'être « réveillée » et les villes offraient des vaisseaux (dont un de 120 canons) au pays. Quant au Premier Consul, même si ce fait est contestable, il semble avoir eu besoin de la légitimité des victoires pour asseoir un pouvoir encore incertain (même s'il bénéficiait incontestablement, comme l'a très bien montré Louis Madelin, d'une grande popularité). En définitive, les provocations des uns et la légitime crainte des autres ont précipité une nouvelle fois l'Europe dans la guerre et arrêté net le début d'un redressement maritime opéré par les croisières en Méditerranée et les voyages coloniaux, préalable indispensable à l'entraînement des équipages et à la formation des cadres. Ainsi, aux lendemains de la rupture de la paix, la marine était toujours aussi mal armée. Le *Dusquesne*, capturé par les Anglais en 1803, en est un parfait exemple. Devant armer 600 hommes, il n'en avait que 275, dont 32 malades et autant de convalescents. Sans compter les nombreux passagers qui encombraient les ponts et auraient gêné les manœuvres lors d'un engagement.

Avec le recommencement de la guerre, Boulogne vit de nouveau les charpentiers s'activer sur les chantiers de construction de la flottille. Prames et autres chaloupes s'entassèrent dans le port, pour atteindre près de 2000 unités. Mais encore une fois, la conception d'ensemble restait « armée » de terre. On pensait traverser La Manche comme on traverse un fleuve, de

nuit ou à la mauvaise saison. Or ces bateaux étaient soit plats, soit à très faibles tirants d'eau. Et La Manche à la mauvaise saison n'avait rien d'un lac ! La preuve en fut donnée le 20 juillet 1804, lorsque l'Empereur ordonna une sortie par gros temps. Arguant de la faible tenue à la mer de ces bâtiments et du manque de préparation des équipages, l'amiral Bruix s'opposa fermement à cette sortie. Si fermement que Napoléon le menaça de sa cravache, provoquant chez l'amiral la réaction instinctive de mettre la main à l'épée. Chacun retint son souffle un court instant, jusqu'à ce que Bruix cède et que les navires sortent... avec le résultat auquel on pouvait s'attendre. Plus de 20 barges coulèrent, entraînant la mort de nombreux marins. Comme il le fit souvent, Napoléon paya de sa personne pour leur porter secours. Mais le mal était fait.

La flottille de Boulogne et le projet de débarquement en Angleterre étaient-ils réels ou n'était-ce qu'un gigantesque bluff ? Dans ses Mémoires, Metternich accusa Napoléon d'avoir prétexté de ce projet de débarquement pour masser des troupes sans éveiller l'attention et fondre ainsi sur l'Autriche par la meilleure route possible. Mais cela ne doit-il pas être sujet à caution, le grand diplomate autrichien ayant sans doute cherché par-là à justifier l'entrée en guerre de son pays ? De plus, si Napoléon avait vraiment voulu monter une grande opération d'intoxication, il n'aurait sans doute pas doublé le budget de la marine. Sa correspondance de 1804-1805 n'aurait pas non plus montré un tel intérêt pour sa marine. Soit, l'Empereur était un génial propagandiste mais il n'avait certainement pas de quoi gaspiller de telles sommes pour un projet qu'il aurait su ne jamais pouvoir aboutir. L'argent de la vente de la Louisiane lui avait sûrement servi à autre chose...

Quoi qu'il en soit, l'amirauté britannique s'inquiéta vivement des préparatifs qui se déroulaient en face de ses côtes. Les populations côtières refluèrent vers l'intérieur des terres et Nelson fut envoyé pour détruire la flottille. Il fut repoussé grâce aux défenses côtières et surtout à la pugnacité de Latouche-Tréville. Cet amiral hors pair était apprécié de Napoléon qui voyait en lui l'instrument de son grand dessein. Malheureusement, Latouche-Tréville mourut en 1804, avant le début des opérations. Le commandement de la flotte revient alors à Villeneuve, bon marin mais ne possédant pas « l'étincelle du battant ». Son pessimisme (certains diront réalisme) constant n'inspirait pas l'attachement de ses équipages auxquels il ne sut pas, à la différence de son prédécesseur, insuffler le désir de vaincre.

Napoléon était toujours convaincu, comme en 1798, qu'il lui fallait obtenir la maîtrise de La Manche... mais pour six heures seulement (il dira tantôt douze, tantôt vingt-quatre, n'hésitant devant aucune incohérence pour motiver son amiral...). Irréaliste ou pas, le plan impérial allait être servi par l'entrée de l'Espagne aux côtés de la France. Napoléon disposait ainsi de 25 vaisseaux supplémentaires, dont de nombreux trois ponts, inexistant dans la flotte de Villeneuve.

Le plan de l'Empereur consistait à faire cingler la flotte combinée (franco-espagnole) vers les Antilles afin d'attirer les Anglais loin de la Manche, de revenir le plus vite possible, de rejoindre l'escadre de Ganteaume qui serait sortie de Brest et de foncer vers la Manche pour assurer la sécurité du débarquement. Ce plan était en apparence génial... s'il s'était appliqué à la Grande Armée. Comment imaginer qu'une flotte, aussi bien commandée soit-elle, puisse effectuer un si grand voyage sans revenir exténuée, la moitié de ses équipages malades du scorbut ou

d'autres affections « maritimes » ? De plus, une flotte ne pouvait vivre sur le terrain. On était donc obligé de se ravitailler dans les aiguades, perdant du temps.

Napoléon pensait qu'il suffisait d'être maître de la Manche pendant six heures pour que l'Angleterre cesse d'exister. Mais uniquement pour sortir de Boulogne, les 2000 bateaux de la flottille auraient mis six jours ! Quant au débarquement proprement dit, il se serait déroulé dans des conditions qui ne laissaient en rien présager d'une victoire facile. Les hommes, mesurant en moyenne 1,70 m, auraient dû sauter dans 1,50 m d'eau, emportant tout leur paquetage, leur armement et devant maintenir leur poudre au sec. Difficile pour des hommes ne sachant pas nager... Les chevaux et l'artillerie auraient dû être transbordés sur les navires à fond plat afin d'être amenés directement sur les plages. Tout cela sous le feu ennemi. À supposer qu'une tête de pont ait tout de même pu être établie, il aurait également fallu maintenir une ligne de communication avec le continent pour le ravitaillement et les renforts. Il y a en effet fort à parier que les Anglais auraient pratiqué la politique de la terre brûlée. Une maîtrise de la mer, même de vingt-quatre heures, n'aurait donc pas suffi.

Villeneuve devait donc appareiller au plus vite, avant la mauvaise saison, pour être revenu à temps et surtout avant que l'or anglais n'ait gagné l'Autriche à une nouvelle coalition. Outre le fait que ses vaisseaux n'étaient pas en meilleur état que ceux d'Aboukir, le problème des équipages était plus que jamais d'actualité. Sur les 70 000 marins libérés des pontons anglais en 1802, la plupart étaient revenus malades et brisés, incapables de reprendre la mer. Quant au recrutement proprement dit, la misère des régions littorales en raison du blocus anglais ne portait pas les populations côtières à soutenir le régime. Il y avait donc un fort taux d'insoumission. Il fallut recruter, dans les régions de l'intérieur, des hommes qui n'avaient jamais vu la mer ! D'ailleurs, les Anglais ne s'y trompèrent pas, Jervis déclarant à la chambre des Lords : « Je ne sais pas si les Français arriveront en Grande-Bretagne mais je suis sûr qu'ils n'arriveront pas par la mer. »

La conception du plan lui-même n'était pas neuve. Il remontait à Vergennes qui, pendant la guerre d'Amérique, avait envoyé l'amiral d'Estaing opérer une diversion outre-Atlantique. Cependant, en 1805, la maîtrise de la mer était anglaise et il n'y eut pas de bataille d'Ouessant pour inverser la tendance. Mais le plus important était sans doute que Napoléon semblait ignorer la stratégie britannique, inchangée depuis le XVII<sup>e</sup> siècle. Si l'on perdait le contact avec la flotte ennemie, toutes les escadres avaient pour ordre de rallier le large de l'île d'Ouessant afin de protéger l'entrée de la Manche et ainsi se prémunir contre une éventuelle menace d'invasion. La Royal Navy dérogea une seule fois à la règle, lors de la guerre d'Amérique et ce, uniquement parce que ses vaisseaux avaient trop à faire dans les colonies où les De Grasse et les Suffren leur menaient la vie dure. Ils ne furent d'ailleurs, à cette occasion, sauvés de l'invasion que grâce à la dysenterie qui ravagea l'escadre de Brest. Ayant frôlé la catastrophe une fois, les Anglais n'étaient pas hommes à recommencer.

On peut légitimement se demander s'il y eut ne serait-ce qu'une chance de réussite de ce grand plan napoléonien. Outre les éléments étudiés ci-dessus, il convient de préciser que Nelson n'était pas seul à faire le blocus des côtes françaises. Ainsi, même si Villeneuve était parvenu à le leurrer suffisamment longtemps, il aurait eu, en rentrant en Europe, trois autres escadres britanniques en face de lui. Quant à délivrer Brest pour équilibrer les forces, tout

marin aurait pu trouver cela pratiquement irréalisable. Napoléon avait demandé à Ganteaume de sortir sans combattre. Or le principe séculaire des Anglais était de transporter leurs frontières sur celles de l'ennemi, en appliquant le closed blocus. Si bien que tout navire français souhaitant sortir d'un port avait en face de lui une flotte ennemie. Même si cette dernière croisait alors au large ou venait d'être relevée, elle était avertie aussitôt par les frégates qui évoluaient près des côtes. Si l'on y ajoute des vents d'ouest dominants, on mesure alors toute la difficulté pour une escadre bloquée de sortir sans combattre.

Ganteaume ne pouvant sortir, l'effort retomba donc sur Villeneuve qui, de ce fait, allait devoir, au lieu de se concentrer sur les arrières de l'ennemi, foncer en plein milieu du dispositif britannique ! Mais pour délivrer Brest avec succès, il aurait fallu qu'un vent d'est permette à Ganteaume de sortir, qu'un vent d'ouest amène Villeneuve jusqu'au goulet et qu'un vent du sud-est disperse la flotte britannique dans la Manche. Tout ceci dans une même journée... Autant dire que les chances étaient faibles

Au départ, Villeneuve ne bougea pas et Ganteaume resta donc bloqué à Brest. Seul Missiessy réussit à lever le siège de Saint-Domingue et à rejoindre Villeneuve. Nous étions alors en juillet 1805 et la guerre sur le continent se faisait de plus en plus menaçante (les subsides anglais jouant déjà leur rôle). Lorsque la flotte combinée mit enfin la voile, la chance sembla de nouveau favoriser les plans de Napoléon. En effet, Nelson était obnubilé par une deuxième tentative de débarquement en Égypte. Il alla tout naturellement en Méditerranée orientale, pensant y trouver Villeneuve et Gravina, ce qui laissa une confortable avance aux Franco-Espagnols. Villeneuve put ainsi débarquer les renforts prévus aux Antilles et chasser les Anglais du rocher du diamant. Lorsque Nelson se rendit compte de son erreur et se mit en chasse, Villeneuve entama le voyage de retour. Mais il fut repéré par une frégate anglaise et, lors de son arrivée au large du Ferrol, il trouva Calder en face de lui. Le combat des Quinze-Vingt qui s'ensuivit ne fut qu'une canonnade stérile, dans le brouillard. Les Alliés restèrent maîtres du champ de bataille mais, comme aurait dit Maurepas, « la mer n'en resta pas moins salée ». Ne prenant pas la poursuite, malgré les injonctions de ses officiers et de ses équipages, Villeneuve, estimant sa flotte trop éprouvée (plus par le voyage en lui-même que par le combat proprement dit), décida de se réfugier à Cadix au lieu d'aller se porter devant Brest afin de délivrer Ganteaume. Cette décision a été longtemps très critiquée. Mais avait-il le choix ? La suite montra que, malgré un grand courage, les marins français n'étaient pas de taille à lutter contre n'importe laquelle des flottes anglaises qui se trouvaient en station de Cadix à Ouessant. Mal entraînés, décimés par la maladie et montant des navires en mauvais état, les équipages de Villeneuve ne laissèrent pas d'autre choix à ce dernier que de se replier pour, éventuellement, se refaire une santé avant d'appareiller de nouveau.

Mais, nous le savons, Napoléon n'aimait pas attendre et ce nouvel imprévu perturbait ses plans, au « timing » extrêmement serré. Pourtant, lorsqu'il laissa éclater sa colère contre Villeneuve, l'Empereur était déjà parti pour l'Allemagne. Son grand dessein n'était donc plus d'actualité et la bataille de Trafalgar fut donc « une bataille pour rien ». Même engagé contre la coalition continentale, Napoléon dictait des ordres à la flotte. Cette fois, il ordonnait à Villeneuve d'aller détronner les Bourbons de Naples. De quoi faire perdre le sens de l'orientation à l'amiral... Pressentant qu'il ne bougerait pas, l'Empereur dépêcha Rosily pour

remplacer son amiral trop timoré. Lorsque Villeneuve l'apprit par le fait du hasard (un incident de fiacre qui colporta le bruit jusqu'à Cadix...), il pensa que si son ami Decrès ne lui en avait pas lui-même fait part, c'était dans l'espoir qu'il prendrait la mer et se rachèterait de sa conduite passée aux yeux de Napoléon.

En officier d'Ancien Régime, blessé dans son orgueil, Villeneuve tenta le tout pour le tout et fit sortir la flotte combinée pour aller à la rencontre de Nelson. Nous étions le 21 octobre 1805. La veille, Napoléon faisait défiler devant lui les troupes de Mack, vaincu devant Ulm, et entamait sa longue marche vers Austerlitz...

Lorsque Nelson aperçu la flotte combinée, l'instinct du chasseur se réveilla. Il mit aussitôt son plan à exécution et scinda son escadre en trois puis, finalement, en deux colonnes. Vent arrière, il allait couper la ligne adverse. Cela consistait à isoler les parties les plus faibles de l'adversaire (idéalement l'arrière-garde) et à l'entourer des deux bords pour le détruire ou le forcer à se rendre. Le temps nécessaire à l'avant-garde pour faire demi-tour laissait en général le temps de venir à bout de la portion attaquée. Le danger d'une telle manœuvre résidait dans l'approche. En effet, la flotte combinée barrait ainsi le T à Nelson. Chaque colonne anglaise n'avait qu'un seul vaisseau de front, ne pouvant tirer qu'avec ses deux pièces de chasse. En face, l'ennemi pouvait faire battre toutes ses pièces et démanteler l'agresseur avant que ce dernier n'atteigne sa ligne. Mais Nelson, pour téméraire qu'il fût, avait bien étudié la question. Il savait que le peu d'entraînement des canonniers français les empêchait de tirer plus d'une salve toutes les huit minutes. Or, vent arrière, il fallait environ dix minutes aux Anglais pour atteindre la ligne adverse. De plus, plus on approchait, moins on était susceptible d'être dans le champ de tir de plus d'un vaisseau. Ainsi, Nelson devrait essayer une salve (deux maximum) mal pointée parce que dirigée dans les hauts et non sous la ligne de flottaison.

L'amiral anglais prit la tête de la première colonne et donna la deuxième à son second, Collingwood. En face de lui, la ligne adverse était mal formée, la barrière du langage le système de signaux et la tactique différents entre les Français et les Espagnols ne facilitant pas les choses. Il faut néanmoins faire justice à la flotte espagnole qui fut très bien commandée par Gravina, par ailleurs excellent amiral et qui avait établi des relations de confiance et d'estime mutuelle avec Villeneuve. Quant aux marins ibériques, ils ne déméritèrent pas par leur courage au feu. Tout comme les Français d'ailleurs, dont le comportement, des officiers aux simples matelots, fit mentir Napoléon lorsqu'il disait : « Le jour où la France aura des amiraux qui savent mourir, les Anglais seront bien petits. » Que l'on en juge par l'action de Lucas, dont le Redoutable faillit prendre à l'abordage le Victory de Nelson. Ou encore Infernet qui vola au secours de Villeneuve dont le Bucentaure était accablé de tous côtés. Que dire encore de Magon, tué au moment où il tentait l'abordage du Royal Sovereign de Collingwood ? Seul Dumanoir démérita en refusant de faire demi-tour, malgré les signaux de son amiral.

La victoire britannique fut totale au bout de cinq heures de combat acharné. Outre l'innovation tactique, les Anglais bénéficiaient d'un atout important : la caronade. Disposée sur le pont des embarcations, elle dominait les ponts adverses qu'elle pouvait balayer en tirant à mitraille. En effet, les Anglais avaient beaucoup de « trois ponts », totalement absents dans la flotte française. Plus haut, ces navires pouvaient donc tirer plus facilement sur les ponts adverses. Le Victory lâcha une première bordée bâbord et tribord sitôt arrivé à hauteur de la

ligne ennemie. La mitraille ravagea la poupe et la proue des navires visés, faisant plus de 400 victimes. Les premières décharges avaient ainsi fortement handicapé la capacité à combattre des navires franco-espagnols.

Si Trafalgar fut une bataille inutile pour les Alliés, elle eut de fortes répercussions sur l'avenir. Non seulement l'Angleterre était à l'abri d'une descente jusqu'à la fin de l'Empire et pouvait libérer une partie de ses escadres de la surveillance des ports français, mais la France ne participa plus jamais, seule, à une bataille navale de grande envergure. Napoléon était désormais condamné à vaincre sur le long terme. Ne pouvant mettre à genoux l'Angleterre d'un seul coup d'éclat, il lui fallait l'asphyxier économiquement. Ce fut le blocus continental, sur lequel nous reviendrons. Mais pour empêcher les marchandises anglaises de pénétrer en Europe, il fallait, en l'absence de navires pour contrôler les routes maritimes, s'emparer des grands ports européens. C'était la fuite en avant dans la conquête continentale. Une conquête qui n'empêcha pas Napoléon de s'atteler, dès 1806-1807, à la création d'une nouvelle marine.



Napoléon à Cherbourg

#### **4 – La marine de l'Empire : redressement ou chimère ?**

Austerlitz laissa les Anglais bien seuls face au rouleau compresseur napoléonien et le cabinet de Saint-James, s'il ne négocia pas la paix, en fut tout près. À la nouvelle de la victoire française, Pitt, dit-on, en mourut de chagrin. Napoléon, se sentant (avec raison) en position de force, refusait d'évacuer Naples. Toute paix était impossible, l'hégémonie française s'opposant à la conception toute britannique de l'équilibre des puissances. La fin de la menace d'une descente et la maîtrise des mers conféraient à l'Angleterre une certaine sécurité et l'incitèrent à continuer le combat. Les Anglais profitèrent de l'état de déliquescence de la marine adverse pour s'emparer de toutes les colonies françaises. La conquête des Antilles en 1809 et en dernier lieu, les îles des Mascareignes en 1810, priva Napoléon d'une source de revenus importante. Or, nous l'avons vu, une marine coûte cher. À l'opposé, la maîtrise des communications maritimes par la Royal Navy assura à l'Angleterre les fonds nécessaires pour entretenir et développer sa marine et plus encore pour alimenter l'Europe en subsides et fomenteur des coalitions.

Le blocus continental, décrété à Berlin en 1806 (après la double victoire d'Iéna et d'Auerstaedt), ne porta jamais ses fruits. Napoléon n'avait pas la marine nécessaire pour le faire respecter et empêcher les « neutres » de commercer. En revanche, les Anglais, eux, n'hésitaient pas à avoir recours aux actions d'intimidation pour faire basculer lesdits « neutres ». Le bombardement de Copenhague en 1807 en fut une parfaite illustration. Ce blocus, qui en fait ne faisait que répondre très imparfaitement au blocus (bien réel lui) des Anglais, eut pour effet de favoriser le réveil des nationalités qui ne supportaient plus le joug français. Les décrets de Berlin conduisirent indirectement à la campagne de Russie et à la bataille de Leipzig, cette dernière étant appelée « bataille des Nations ».

Les Anglais, même s'ils furent « les plus constants de nos ennemis », connurent quelques difficultés financières en 1807 et en 1810-1811. Sans avoir jamais été prêts à négocier directement, Napoléon s'était mis à espérer que la peur d'une banqueroute les obligerait à céder. Ne disait-il pas à Decrès, qui se désespérait : « J'espère que vous comprenez mon système. L'Angleterre a dépensé cette année un milliard. J'espère bien l'année prochaine lui en faire dépenser deux » ? L'Empereur, ne pouvant abattre les Anglais par les armes, ni par le blocus, avait alors résolu de les acculer à la banqueroute. Sa politique de redressement maritime était tout entière tournée vers ce but. Les navires nouvellement construits s'entassaient dans les ports pour faire peur à la Royal Navy, l'obliger à augmenter ses crédits afin de pouvoir exercer une surveillance de tous les instants, comme aux pires moments de 1805. On assistait en quelque sorte à la mise en pratique de la « flotte en vie », la « fleet in being » des Britanniques, consistant à maintenir une force de dissuasion sans jamais l'utiliser, de peur de la perdre. Si décrié par Mahan, cette pratique se montra souvent inefficace. Que l'on en juge par la stratégie maritime de Seignelay après La Hougue ou encore par celle de l'amirauté allemande après le Jutland. Mais, de toute façon, la marine britannique bloquant les grands arsenaux de l'Empire, les nouveaux navires de Napoléon ne pouvaient faire autre chose que de s'entraîner dans les rades. Alors, quant à sortir pour combattre l'ennemi...

Cependant, il y eut une réelle volonté de redressement maritime de la part de Napoléon. Et cela, dès 1806. Le mouvement s'accéléra après Tilsit, alors que l'Empire était à son apogée.

L'étendue, sans cesse plus importante (du moins jusqu'en 1812) de l'Empire permit à la marine française de disposer de nombreux nouveaux arsenaux : La Spezia, Venise et surtout Anvers, qui, à partir de 1809, devint le principal port militaire « français ». Ce fut d'ailleurs une des raisons qui poussa Napoléon à évincer son frère Louis du trône hollandais en 1810. Il put ainsi totalement contrôler les constructions et les échanges. Même les Anglais, pourtant si peu enclins à faire des éloges à la marine française, ont été (et ce malgré un désordre certain), lors de la prise d'Anvers, en 1814, étonnés de l'organisation et du nombre de navires sur cales.

L'obstacle à un réel redressement était toujours le même : le manque de marins compétents. La course fit perdre 27 000 matelots à la France. Les défaites, près de 80 000. Ce fut encore pire à partir de 1812, lorsque de nombreux potentiels conscrits maritimes allèrent rejoindre les rangs de la Grande Armée pour combler les vides des campagnes de Russie et d'Allemagne. De plus, comme nous l'avons évoqué ci-dessus, le closed blocus anglais faisait chuter les armements et empêchait toute navigation au long cours. Or naviguer dans les rades et près des côtes n'a jamais permis d'amariner quiconque. On en vint donc à recruter dans les pays occupés, ce qui, outre le problème de la langue et des habitudes alimentaires, ne fut pas un gage de fidélité... surtout à partir des premières défaites de Napoléon, en 1812. Afin de combler ces « vides », l'Empereur, avide de militarisation, chercha à créer des corps de professionnels (canonniers marins, équipages de haut bord, marins de la Garde) qu'il dota d'un uniforme, par ailleurs fort peu pratique pour évoluer sur un navire et par là même très vite abandonné. La pensée sous-jacente était également d'attacher ces marins militarisés à la personne de l'Empereur, comme une nouvelle « Garde impériale ». Mais la marine n'était pas l'armée et ne pouvait se rattacher aux victoires qui avaient versé tant d'hommes dans le culte impérial. N'ayant subi que des revers, les marins n'étaient pas très enclins à une telle dévotion. Par ailleurs, la « misère » des régions côtières créée par le blocus britannique augmenta ce sentiment de détachement vis-à-vis du régime. On y comptait de plus en plus d'insoumis. Cet état d'esprit fut d'ailleurs très bien représenté lors de l'invasion de 1814, lorsqu'une cité vivant essentiellement du commerce maritime comme Bordeaux fut la première à arborer le drapeau blanc et à se rallier aux Bourbons.

Outre les hommes, ce fut le matériel qui fit défaut à un redressement efficace. Pourtant, si l'on suit Napoléon, les forêts de l'Empire auraient dû permettre la construction de 4800 vaisseaux... Néanmoins réaliste, l'Empereur comptait sur 120 unités de premier rang d'ici à 1814. On en compta péniblement 72 à la fin de l'Empire. En effet, pour être exploitée, une forêt devait se trouver à proximité d'un cours d'eau afin de faciliter le transport. De même, seuls certains arbres et certaines formes étaient utilisables en raison des pièces de charpente particulières que comportait un navire. Mais comme on était pressé, on utilisa du bois fraîchement coupé alors qu'il eut fallu le laisser reposer des années. Le résultat ne se fit pas attendre. Alors qu'un navire pouvait naviguer de 25 à 30 ans, au bout de six mois, les fiers vaisseaux de l'Empereur étaient déjà à moitié pourris. Il faut également dire un mot de la Scandinavie, pourvoyeuse de « munitions navales » depuis Louis XIV. La Baltique étant contrôlée par la Royal Navy à partir de 1811, les arsenaux français connurent quelques problèmes d'approvisionnement.

En définitive, le redressement napoléonien a permis de retrouver approximativement le même nombre de vaisseaux qu'en 1789. Mais les navires étaient de bien moins bonne qualité et armés par des marins sous-entraînés. De plus, cherchant sans cesse à construire vite, l'innovation technique ne fut pas privilégiée. Les coques étaient dépassées et l'avance technologique, prise sous Louis XVI, perdue. C'était donc avec des navires sous-armés et trop lents que l'on comptait « inquiéter » la Royal Navy.

Il en résulta que les succès de cette « nouvelle » marine furent assez mitigés. Sur toute la durée de l'Empire, la marine ne connut que trois succès : deux transports de troupes réussis et une victoire navale. Le premier transport s'effectua entre Rochefort et Corfou, en 1809, ce qui est, au vu de la maîtrise des mers par les Anglais, une réussite assez notable. Le deuxième, la même année, eut lieu entre Toulon et Barcelone. Le fait même de le citer parmi les succès maritimes de l'Empire prouve l'état où l'on en était réduit... Quant à la victoire navale, c'était la bataille du Grand Port, devant l'île de France (aujourd'hui Île Maurice), où les navires français mirent les Anglais en fuite et leur incendièrent cinq frégates. Cela n'empêcha malheureusement pas la perte de l'île quelques temps plus tard, en raison des renforts britanniques et de l'impossibilité pour les Français d'en avoir. Il n'en demeure pas moins que le théâtre de l'océan Indien fut celui où les divisions légères, sur lesquelles nous reviendrons lorsque nous parlerons de la course, furent les plus efficaces.

Toutes les autres opérations se soldèrent par de retentissants échecs, et la tentative de conservation des colonies entraîna la perte de 25 000 matelots. Devant l'impuissance française, les Anglais purent, à loisir, « insulter » nos côtes, naviguant jusqu'après l'embouchure de nos fleuves et pillant quelques bourgades, semant la terreur et espérant ainsi détacher encore plus les populations côtières d'un régime qui n'arrivait pas à les protéger. L'exemple le plus flagrant fut l'attaque réussie des brûlots anglais en rade de l'île d'Aix en 1809.

La Royal Navy a ainsi prouvé sa supériorité lors de chaque rencontre. Si la France pouvait déplorer la perte de 20 vaisseaux, de 50 frégates et de 40 navires légers, l'Angleterre ne perdit que 7 frégates et 30 petits bâtiments. La plupart de ces pertes furent d'ailleurs dues aux corsaires. Mais la parade des convois escortés fut, une fois de plus, efficace et même l'effort que l'Angleterre dut consentir pour faire face aux États-Unis lors de la guerre de 1812, ne l'obligea pas à relâcher ses efforts. Ce fait incontestable s'impose à nous si l'on regarde les taux des primes d'assurances maritimes. Si, lors de la guerre d'Amérique, elles atteignaient les 50 % et qu'en 1801, elles frôlaient les 12 %, elles arrivaient péniblement à 6 % en 1810. Nous avons ici la preuve que le commerce maritime anglais ne s'est jamais senti véritablement menacé par la marine impériale.

Ce fut d'ailleurs parce que l'Empereur était tout à fait conscient que sa « nouvelle » marine ne serait jamais rien d'autre qu'un élément de dissuasion, qu'il compta énormément sur la course. Il divisa, dès 1805, ce qui restait de ses escadres en divisions légères qui pratiquèrent la course sur les océans. Mais si Hamelin remporta quelques succès en océan Indien, ces opérations se soldèrent toutes par des désastres. La division de Lesseigues fut détruite à Saint-Domingue en 1806 et celle de Willaumez, anéantie à Rochefort en 1809. En parallèle de cette « grande course », il y eut également, comme toujours, la « petite course », pratiquée le long

des côtes de la Manche et en Méditerranée. Ces corsaires étaient, le plus souvent, des petits navires d'à peine 10 à 12 canons et n'emportant pas plus de 50 hommes. On était loin des 600 hommes de Duguay-Trouin lors du sac de Rio de Janeiro pendant la guerre de Succession d'Espagne. Mais les armateurs se faisaient rares et ils devaient réunir plus de dix fois leur poids en assignat pour armer de gros navires. Si cette taille modeste réduisait leur prise aux boulets, elle les handicapait lors d'un combat contre une forte unité. La prise du Kent par Surcouf, tant magnifiée par les peintres de marine, fut bien une exception. De plus, le closed blocus représentait un danger constant, chaque corsaire devant sans cesse se faufiler au travers des mailles du filet pour aller croiser en Manche ou dans la Tamise. Le nombre élevé de prises faites par les Anglais témoigne de cette difficulté. Au total, les succès de la course, grande ou petite, restent relatifs. Outre le grand nombre de corsaires qui finirent leurs vies sur les pontons anglais, les prises ne furent pas suffisantes pour réellement inquiéter les Anglais, et la Royal Navy suffit largement à protéger ses routes maritimes. Un dernier aspect vint s'ajouter à ce bilan mitigé. Comme les flottes, les corsaires tiraient dans les hauts, ce qui rendait leurs salves peu efficaces. Mais, ici, cela pouvait s'expliquer. En effet, viser la coque aurait endommagé la cargaison. Or la principale source de revenu des armateurs y résidait et sans elle, le corsaire ne pouvait plus espérer naviguer sur une mer trop anglaise.

Nous l'avons dit, cette sécurité des mers a donné à l'Angleterre les fonds nécessaires à la continuation du conflit et lui a également permis de se porter là où elle l'estimait le plus nuisible à l'adversaire. Il en fut ainsi du débarquement au Portugal qui incita Napoléon à s'engager dans la désastreuse affaire d'Espagne et à se lancer ainsi dans le cauchemar de tout stratège : l'ouverture d'un second front. À terme, tous ces facteurs (perte des relations commerciales, marasme économique, division des forces continentales) favorisèrent la chute de l'Empire et démontrèrent que la maîtrise de la mer, si elle n'a jamais, à elle seule, amené la victoire, a toujours été un élément essentiel pour remporter un conflit.

## **5– Conclusion**

Entre 1805 et 1815, la marine de Napoléon ne rattrapa jamais le handicap créé par Aboukir et Trafalgar. Pour reconstruire une marine efficace, il a manqué à Napoléon, du temps (au moins une décennie), des ressources financières, de nouveaux cadres, des matelots, des ouvriers et surtout... la paix. Il manqua également à l'Empereur de la patience et de la méthode. La marine est une arme qui prend du temps à construire et à être opérationnelle. Or Napoléon n'aimait pas attendre. Au vu de la conjoncture, européenne, qu'il en soit responsable ou non, il ne pouvait pas attendre. On peut également lui reprocher de n'avoir pas su être novateur. En effet, il ne regarda que d'un air condescendant les propositions de Fulton et de son sous-marin. Or toute marine faible, l'histoire l'a montré, se doit, si elle veut survivre, de se tourner vers les innovations techniques. Ce fut le cas, un peu plus tard, de la marine sudiste lors de la guerre de Sécession, où l'on vit les premiers combats de cuirassés et le premier navire coulé par un sous-marin. Certes, en génial organisateur, il laissa une administration maritime qui perdure encore de nos jours. Mais il ne put aller plus loin.

Contrairement à ce qui a pu être dit, Trafalgar ne fut pas à l'origine de Waterloo. En effet, dix ans séparent ces deux batailles et il n'est pas sérieux d'étudier une monocausalité dans une série d'événements. La flotte française comptait 55 vaisseaux en 1805... et 72 en 1814, avec

les mécomptes que nous avons vus sans doute, mais il est donc permis de penser qu'en 1805, la marine française était déjà dans l'impossibilité de remporter la victoire. En fait, elle l'était bien avant... depuis Prairial et l'œuvre désorganisatrice de la Révolution. Ce fut donc la Révolution qui fut à l'origine du déclin maritime de notre pays. Napoléon n'en fut que le malheureux héritier. Il fit ce qu'il put ou, plutôt, ce qu'il estima réalisable au vu de la conjoncture et de « ses priorités ».

Si l'absence de marine a apporté à la France la chicorée et le sucre de betterave, elle a aussi, malheureusement, fait retomber notre pays dans son tropisme terrien et cela pour près d'un demi-siècle. Les Anglais ne s'y trompèrent pas lorsqu'ils imposèrent aux Bourbons restaurés d'avoir une marine réduite. Ce fut grâce au neveu du Grand homme, à Napoléon III, qui sut se ménager l'amitié britannique, que l'on dut de nouveau de connaître une renaissance maritime [1].

