



Saint Jean-Baptiste, Léonard de Vinci, musée du Louvre, entre 1513 et 1516.

Centre d'enseignement militaire supérieur Air (CEMS Air)

Directeur de la publication :
Col Bernard Dartaguiette

Rédacteur en chef :
Cdt Jérôme Leroy

Rédacteur en chef adjoint :
Cne Fatima Abderrabi

Rédacteurs du CESA :
Adc Jean-Paul Talimi
Adj Valérie Grillet
Sgc Fanny Boyer

Maquette :
M. Emmanuel Batisse
M. Philippe Bucher
Clc Zita Martins Nunes
Av1 Antoine-David Da Silva
Manteigas

Crédits photographiques :
Fonds documentaire de la
bibliothèque du CESA

Diffusion :
M. Pierre d'Andre
Clc Mathieu Cornu

Correspondance :
CEMS Air
1 place Joffre,
75700 PARIS SP 07 - BP 43
Tél. : 01 44 42 80 64
MTBA : 821 753 80 64
st.cesa@inet.air.defense.gouv.fr

Impression :
Imprimerie EDIACA (Établissement d'impression, de diffusion et d'archivage du commissariat des armées)

Tirage 2 500 exemplaires

Les opinions émises dans les articles n'engagent que la responsabilité des auteurs.

Géopolitique - Relations Internationales

La flotte anglaise et la suprématie des mers..... 2

Cartographie

La puissance maritime anglaise..... 4

Éthique

Les valeurs 6

Espace

Le centre spatial de Kourou 8

Histoire de l'aéronautique

Les forces aériennes tactiques dans la seconde guerre mondiale 10

Traditions

L'indestructible Nungesser..... 12

Droit et institutions

Le militaire face au juge pénal..... 14

Sciences

Évolution technique des instruments de navigation.. 16

Sciences politiques

La monarchie absolue 18

Littérature

Pierre de Ronsard..... 20

Histoire

1492, la découverte de l'Amérique 22

Économie

Le colbertisme..... 24

Art

La peinture de Léonard de Vinci..... 26

English Corner

The Pearl Harbor attack :
"A day which will live in infamy" 28

La flotte anglaise et la suprématie des mers

Avec les « Grandes découvertes » depuis la fin du xv^e siècle, l'Espagne et le Portugal forment deux empires qui se partagent les mers. Au xvi^e siècle, la France, les Provinces-Unies⁽¹⁾ et l'Angleterre s'imposent à leur tour sur la scène maritime mondiale et mettent en place des comptoirs commerciaux en Afrique et en Asie. À partir du xvii^e siècle, les Anglais s'imposent comme la plus grande puissance maritime au monde.

Sous le règne d'Élisabeth I^{re} (1533-1603), le commerce anglo-saxon se développe avec les colonies anglaises grâce à la création des compagnies de commerce privées, telle que la Compagnie des Indes orientales, qui devient le « joyau de la Couronne ». L'industrie maritime occupe le premier rang des investissements de l'État, qui développe d'importants arsenaux à Portsmouth, à Devonport et à Plymouth. La *Royal Navy* se lance alors dans un certain nombre de batailles pour protéger son commerce et garantir à son pays « *la puissance et l'honneur du souverain* » (Hobbes). Après avoir acquis la suprématie des mers, elle connaît un siècle de règne maritime sans partage. Mais à la suite des deux guerres mondiales elle perd son statut de première puissance maritime mondiale.

Du xvii^e siècle au début du xix^e siècle, les Anglais acquièrent la suprématie des mers

1652-1678 : victoires maritimes sur les Provinces-Unies

Au xvii^e siècle, alors que les Néerlandais dominent le commerce mondial, l'Angleterre leur propose une alliance⁽²⁾. Devant le refus des Provinces-Unies, les Anglais mettent en place les *Navigation Acts* (1651), des lois protectionnistes destinées à financer une marine de guerre et à instaurer un commerce exclusif avec leurs colonies⁽³⁾. Cette décision déclenche une guerre menée de 1652 à 1672 et remportée par les Anglais : ils dominent alors la mer du Nord et l'Amérique – jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine (1776-1783). Avec la Glorieuse Révolution (1688-1689), l'Angleterre développe et modernise sa flotte. Elle multiplie aussi ses effectifs grâce à un recrutement autoritaire appelé la presse.

1692-1815 : victoires maritimes sur la France

Grâce aux difficultés de l'Empire espagnol et au déclin de la puissance hollandaise, le Royaume-Uni⁽⁴⁾ exerce une hégémonie maritime inédite. La

France de Napoléon, véritable rivale sur les terres, est toutefois battue à plusieurs reprises sur les mers, jusqu'à sa défaite à Trafalgar en 1805. La *Royal Navy* impose alors un blocus aux ports français et étend ses possessions, contrôlant la Méditerranée grâce à sa base navale stratégique de Gibraltar. Elle devient alors la première puissance maritime au monde.

1815-1914 : un siècle de domination maritime anglaise

Avec la Russie pour seule opposante réelle, les Anglais connaissent un siècle de domination sans partage : entre 1812 et 1914, de multiples interventions sont menées sur mer (Alger, Grèce, Chine, Crimée...). Après avoir proclamé la *Pax Britannica* (1815), ils deviennent les gendarmes du monde tout en se tenant à l'écart des affaires européennes avec leur politique du « splendide isolement ». Le Royaume-Uni règne en maître grâce à la puissance militaire de la *Royal Navy*, et à ses évolutions techniques, tactiques et stratégiques. Les marins anglais, surnommés « *la bande des frères* » se battent avec d'autant plus d'ardeur que l'économie du pays repose entièrement sur le commerce maritime.

1914-1945 : le déclin de la puissance maritime anglaise

Pendant la première guerre mondiale, le Royaume-Uni continue de dominer les mers en surface grâce à la stratégie du blocus distant. Néanmoins, avec l'émergence des sous-marins, elle doit être soutenue par les marines alliées, qui se sont fortement développées. Dans l'entre-deux-guerres, elle conserve sa place de première puissance navale mais se voit contrainte d'accepter la parité navale avec l'*US Navy* en signant le traité de Washington en 1922. À la fin de la seconde guerre mondiale, la flotte américaine surpasse largement la *Royal Navy*. L'Angleterre perd son statut de première puissance maritime mais aussi de grande puissance coloniale, avec les mouvements de décolonisation.

L'Angleterre, après plusieurs siècles de domination maritime, connaît un déclassement avec les guerres du xx^e siècle, qui ont bouleversé l'ordre mondial.

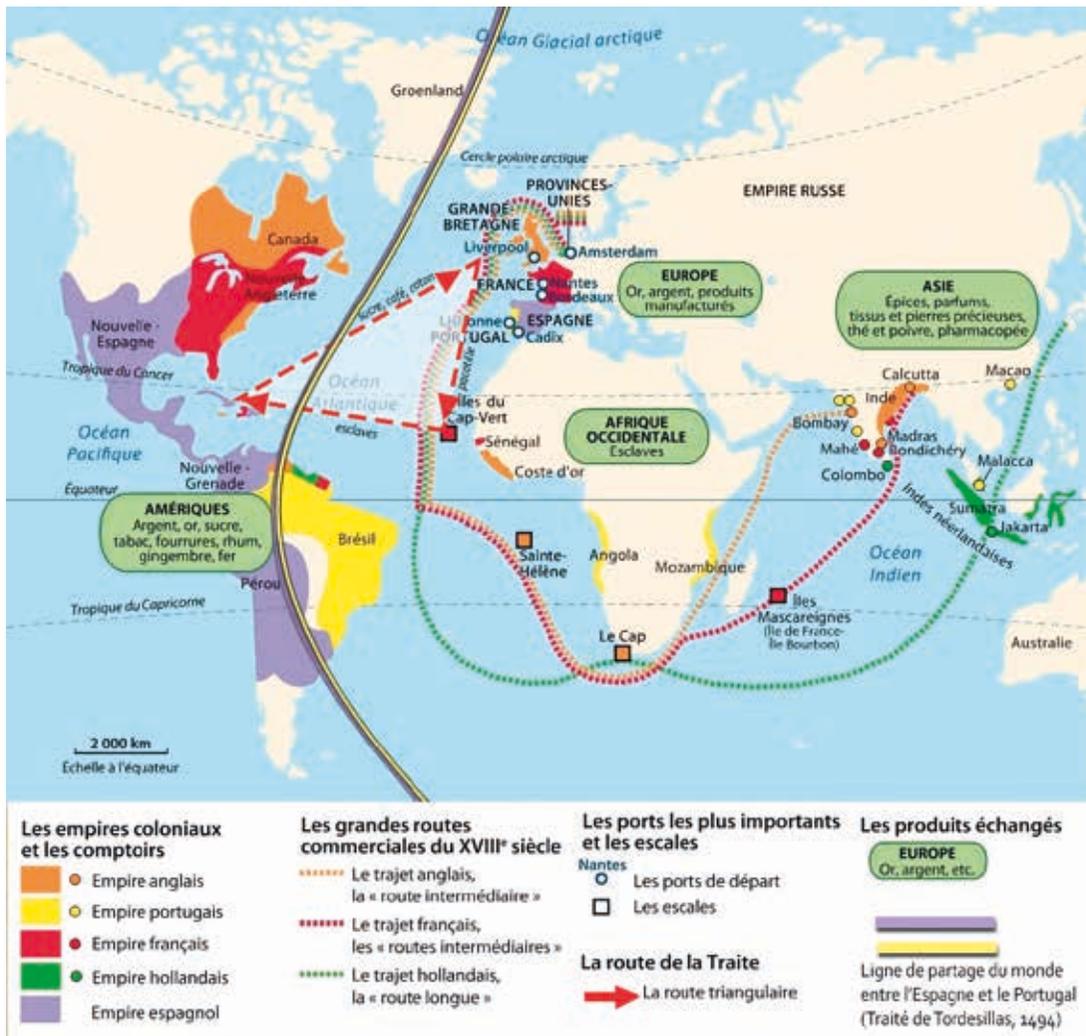
1. Les Pays-Bas du nord.
2. La politique anglaise s'appuie sur les théories mercantilistes : le nombre de biens étant limité, il faut s'emparer de ceux des autres.
3. Les comptoirs deviennent des colonies à partir du xvi^e siècle.
4. L'Union Act de 1707 réunit l'Angleterre et l'Écosse, celui de 1800 y rattache aussi l'Irlande.

Sous la haute direction de monsieur Jean-Marc Albert, professeur d'histoire de première supérieure

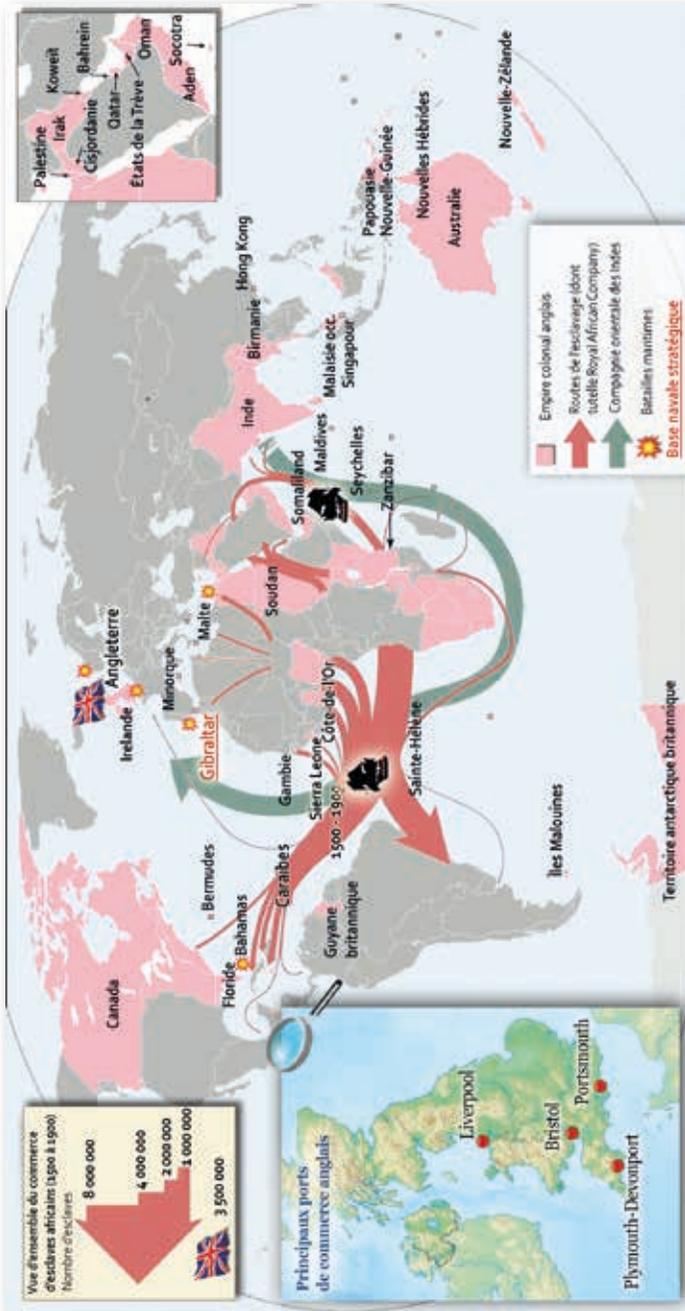
La puissance maritime anglaise

Au XVIII^e siècle, l'Empire britannique acquiert de solides bases grâce à la fondation des premières compagnies commerciales. Il devient alors, au gré des batailles maritimes contre ses opposants, la première puissance maritime au monde.

Les routes commerciales maritimes au XVIII^e siècle



Le commerce maritime anglais



Les valeurs

Alors que les confrontations modernes se complexifient et que le droit ne permet plus toujours d'encadrer correctement le recours à la force, la morale fait un retour en force, soit pour combler les lacunes du droit, soit comme outil de communication visant à justifier moralement ce qui ne peut l'être légalement. Les valeurs jouent à ce titre un rôle essentiel dans la construction des perceptions autour de la légitimité de l'action armée. Elles jouent également un rôle important en matière de cohésion sociale en offrant des objets transcendant les particularismes autour desquels les individus peuvent se rassembler.

Traditionnellement entendues comme un corpus d'idéaux permettant de distinguer le désirable du non désirable, les valeurs adoptées au sein d'une société sont l'expression d'orientations et de préférences à dimension collective. Selon Pierre Bréchon « *[l]es valeurs sont des idéaux, des préférences qui prédisposent les individus à agir dans un sens déterminé* ». Bien qu'elles se caractérisent par leur subjectivité et leur relativité, chaque société aura à cœur de présenter ses valeurs comme supérieures et universelles. Soulignons que l'universalité de certaines valeurs telles que l'amitié font l'objet d'âpres débats. Cependant, il est aujourd'hui communément admis que les valeurs favorisent la cohésion sociale lorsqu'elles suscitent l'adhésion de la communauté concernée, à condition qu'elles soient choisies collégialement et fassent l'objet d'un consensus. Cela étant, l'unanimité n'est pas toujours atteinte et l'instrumentalisation des valeurs par certains groupes peut parfois jeter un doute sur leur légitimité et leur finalité.

Il s'avère en effet que le recours aux valeurs relève aujourd'hui souvent plus d'une rhétorique communicationnelle favorisant le conformisme normatif que de l'expression d'un sentiment partagé. Cet affaiblissement des valeurs procède d'une erreur d'approche qui consiste à les définir puis à les imposer normativement « par le haut », qu'il s'agisse d'autorités politiques, spirituelles ou militaires, au lieu de les extraire « depuis le bas », c'est-à-dire de valoriser celles exprimées par le groupe considéré, avant de les institutionnaliser.

Les efforts déployés par l'institution militaire pour établir un corpus de valeurs pour chaque armée en témoignent. Déjà en 1994, la Légion étrangère établissait un Code d'honneur du légionnaire dans le but de remédier au

manque de « références morales » de certains jeunes engagés. Les valeurs militaires, ou plus exactement les valeurs partagées par les militaires, sont tout sauf aisées à déterminer. Le rabbin Arnold E. Resnicoff, ancien assistant spécial pour les valeurs auprès de l'*US Air Force*, affirme même que l'armée, entendue comme ensemble, n'a pas de valeurs fondamentales, soulignant notamment l'hétérogénéité des valeurs dont se revendique chaque branche.

Le fait est que les valeurs forment un système de croyances au sein duquel naît une hiérarchie éminemment contingente et donc variable dans le temps et dans l'espace. Il est par exemple notable que le courage a été longtemps considéré comme une valeur essentielle des armées et qu'aujourd'hui aucune des armées françaises ne le revendique comme valeur fondamentale. Valeur traditionnelle attachée à l'histoire, le courage est aujourd'hui supplanté par de nouvelles valeurs renvoyant au caractère professionnel des armées françaises et soulignant leur hétérogénéité : intégration, cohésion, disponibilité et neutralité pour l'armée de Terre⁽¹⁾ ; honneur, patrie, valeur et discipline pour la Marine nationale⁽²⁾ ; respect, intégrité, service et excellence pour l'armée de l'Air⁽³⁾.

Au sein de l'institution militaire les valeurs ont un poids spécifique puisque, en plus de fournir un cadre de cohésion, elles permettent également de donner un sens au métier des armes et de lui conférer un statut « à part ». Les valeurs jouent ainsi le rôle de transcendance justifiant l'acceptation des sujétions liées à l'état de militaire. Par ailleurs, la différence de valeurs entre société civile et société militaire, qu'elle existe ou non, est un élément souvent avancé par les militaires eux-mêmes, bien souvent pour souligner la supériorité des valeurs martiales. L'opposition entre sens du collectif dans l'armée et individualisme dans la société civile en est un exemple parmi d'autres.

Fondamentalement subjectives et indéfinissables, objets d'une construction sociale en perpétuelle mutation renvoyant à des préférences contingentes, les valeurs deviennent ainsi une notion fourre-tout dans laquelle se côtoient des objets aussi divers que la démocratie, l'honneur, l'intégrité, les droits de l'Homme, le respect, la famille ou encore la liberté. Max Weber parlait d'ailleurs de « *polythéisme des valeurs* » pour traduire leur diversité et leurs antagonismes.

1. *Pour comprendre l'armée de Terre*, avril 2012.

2. *Livret du Marin*. « Être Marin ». Paris, 2011.

3. Armée de l'Air. *Mieux nous connaître*. Disponible en ligne.

Le Centre spatial de Kourou

Les accords d'Évian accordant l'indépendance à l'Algérie obligent la France à quitter au plus tard en juillet 1967 les sites d'Hammaguir et de Colomb Béchar où se déroulent depuis 1947 les essais de fusées-sondes et de missiles tactiques. Hammaguir est également le terrain des essais de véhicules balistiques depuis 1961. La France par son ministère des Armées lance son premier satellite le 26 novembre 1965 depuis ce site. Il est donc essentiel de trouver une nouvelle base de lancement. Parmi 14 sites initialement identifiés à travers le monde, celui de la Guyane présente les meilleurs atouts pour le CNES (Centre national d'études spatiales) et a permis le développement de ce département français. Depuis les années 1980, avec la création de l'opérateur de lancement Ariespace, il est indissociable des programmes spatiaux européens.

L'implantation en Guyane : une situation optimale

Après une analyse de 14 sites potentiels, la décision est prise, en 1964, par Georges Pompidou, Premier ministre de l'époque, d'implanter le nouveau site à Kourou en Guyane française. Plusieurs raisons expliquent ce choix :

- la proximité de l'équateur, permettant de bénéficier au maximum de la vitesse de rotation de la Terre qui est de l'ordre de 460 m/s ;
- la possibilité d'effectuer des lancements de satellites aussi bien vers l'Est (pour les orbites géostationnaires) que vers le Nord (pour les orbites polaires) ;
- une large ouverture sur l'océan Atlantique, minimisant les risques lors de la retombée des étages propulsifs ;
- l'absence de séismes ;
- des conditions climatiques favorables (absence d'ouragans et faible nébulosité) ;
- et enfin une faible densité de population limitant les risques en cas d'échec au lancement.

Le CSG : une manne pour l'économie locale

Par ailleurs, l'installation du CSG en Guyane française offrait une occasion de développement économique et social à une région déshéritée. On a construit les infrastructures nécessaires, à savoir les pas de tirs pour la fusée-sonde *Véronique* et le lanceur *Diamant*, mais également aménagé des routes, un aéroport, et un port à grande capacité. À cela s'ajoute le développement de divers moyens de télécommunications.

Le CSG emploie aujourd'hui un peu plus de 1 600 salariés qui assurent l'exploitation et le bon fonctionnement du site et de ses installations. Il faut également prendre en compte les salariés employés provisoirement lors des phases de développement de la base spatiale. Selon l'INSEE, l'activité spatiale dans la région crée ainsi un total de près de 9 000 emplois (soit 15 % de la population active). De plus, la politique d'emploi de la cinquantaine de sociétés françaises et européennes installées dans ce département est largement favorable au milieu local puisque 74 % des salariés ont un statut local.

Cinquante ans après sa fondation, le CSG reste le poumon économique de la région dans la mesure où l'activité spatiale représente 15 % du PIB guyanais.

Le Centre spatial de Guyane : une infrastructure au service de l'industrie spatiale européenne

Étendu sur 69 000 hectares, le site du CSG dispose de moyens de mise en configuration finale des charges utiles (satellites), de bâtiments d'assemblage final des lanceurs, d'installations de production et d'essais ainsi que de tous les moyens concourant aux lancements de fusées. Un musée de l'espace a également été créé.

Depuis la création de l'opérateur commercial de lancements Arianespace en 1980, le CSG est indissociable de la réussite des activités spatiales européennes.

Grâce aux lanceurs *Ariane*, *Soyouz* et *Vega* d'Arianespace, le CSG procure aujourd'hui un accès à l'espace aux opérateurs de télécommunications du monde entier, à l'Agence spatiale européenne pour ses missions scientifiques et au ministère de la Défense français pour ses satellites.

La sonde *Rosetta* et son atterrisseur *Philae* qui s'est posé sur la comète Tchourioumov-Guerassimenko, les satellites *Hélios* et *Pléiade Haute Résolution* (PHR) dont le Centre militaire d'observation par satellites (CMOS) assure la supervision sont des exemples de succès de ce centre spatial.

Les missions de posture permanente de sûreté afin de garantir la souveraineté de l'espace aérien français et la sûreté des vols spatiaux sont assurées par l'armée de l'air. À cette fin, des dispositifs particuliers de sûreté aérienne y ont été mis en place.

Le CSG, « port spatial de l'Europe », contribue à asseoir la position de l'Europe dans le domaine spatial. Son avenir est d'ores et déjà assuré avec le lancement de la future fusée *Ariane 6* dont le premier vol est programmé pour 2019.

Les forces aériennes tactiques dans la seconde guerre mondiale

Trop souvent dans l'ombre portée des actions à caractère stratégique (bombardements sur l'Europe et le Japon), les forces aériennes tactiques jouent néanmoins un rôle de première grandeur au cours de la seconde guerre mondiale. Mieux, elles révolutionnent en profondeur la façon dont sont conçues et menées les opérations au sol, donnant naissance au concept nouveau et original de bataille aéroterrestre et engendrant de formidables effets multiplicateurs au profit des armées terrestres. Précédant ces dernières afin de leur ouvrir la route, en éliminant les obstacles qui se présentent, elles peuvent tout aussi bien agir dans la profondeur des lignes ennemies, où elles effectuent des missions d'interdiction visant à empêcher leur renforcement et à les isoler, par le biais de frappes sur les colonnes motorisées et d'infanterie, les lignes de communication et les dépôts logistiques.

Le *Blitzkrieg*

Ayant mis l'accent sur le recours à une aviation à caractère tactique, faute de disposer de temps et de moyens pour développer des forces stratégiques, l'Allemagne nazie emploie de puissants moyens blindés et aériens combinés qui font masse à l'endroit (*Schwerpunkt*) où elle entend provoquer la rupture. Alliant mobilité, rapidité et puissance de feu, les moyens en question ont raison d'adversaires qui se battent encore selon les principes des fronts statiques de la Grande Guerre. Cette méthode permet à une Allemagne qui ne dispose pas des ressources nécessaires pour mener une guerre longue de ne pas s'enliser dans des opérations d'attrition sans fin. Elle fait preuve d'une grande efficacité tant que la *Luftwaffe* détient la supériorité dans les airs grâce à une puissante aviation de chasse.



Stuka en piqué pendant le *Blitzkrieg*

DR

Le *Blitzkrieg* (guerre-éclair) produit des effets décisifs lors des campagnes de Pologne (1939), de France (1940), des Balkans et au début des opérations en Union soviétique (1941). Elle rencontre ses limites dans les immenses

espaces russes, à partir de 1942, où l'Armée rouge, jouant de sa supériorité numérique et de la profondeur de son territoire, finit par user l'ennemi et prendre l'ascendant.

La bataille aéroterrestre anglo-saxonne

La puissance aérienne tactique des Alliés, quant à elle, pèse d'un poids essentiel lorsqu'elle est appliquée en appui direct certes, mais surtout dans des missions d'interdiction, en frappant les arrières de l'ennemi à plus ou moins grande profondeur. Elle donne toute sa mesure au cours des opérations menées en Afrique du Nord (1942-1943), où les Britanniques et les Américains portent des coups sensibles aux voies de communication, aux convois, aux dépôts et aux concentrations de troupes de l'Axe. Unifiant leurs efforts, centralisant le commandement aérien au plus haut niveau opérationnel, les Alliés portent l'art de l'interdiction à des sommets pendant la campagne d'Italie (l'opération *Strangle*, lancée à la veille de la prise de Rome, en juin 1944, paralyse les armées allemandes coupées de leurs arrières par la destruction de tous les ponts qui les relie à elles). Au cours de la bataille de Normandie (où l'aviation stratégique intervient tactiquement dans la bataille terrestre pour écraser les défenses ennemies sous des tapis de bombes), mais aussi à l'occasion du débarquement en Provence et dans les Ardennes, la domination alliée dans les airs est telle que les mouvements des forces allemandes au sol se révèlent très difficiles et coûteux.

L'aviation du front soviétique

Les Soviétiques, accordant une part considérable à l'aviation tactique, à travers une aviation du front rattachée aux forces au sol, portent à son sommet l'art de la bataille aéroterrestre. Cette aviation spécialisée a pour tâche aussi bien de ravir la maîtrise du ciel à l'ennemi que de soutenir de ses feux les troupes au sol. Constituée en armées aériennes adaptées à des fronts (groupes d'armées) terrestres, elle prend progressivement l'ascendant sur la *Luftwaffe*. Le tournant se produit lors de l'offensive allemande à Koursk (juillet 1943), où Allemands et Soviétiques s'affrontent dans une bataille aérienne de grande ampleur dont l'objectif est de conférer aux forces blindées la liberté de manœuvre nécessaire. Lors de la gigantesque opération *Bagrator*, menée en juin 1944 par l'Armée rouge sur le front de l'Est, les Soviétiques, engageant des milliers d'avions de chasse et d'assaut (spécialisés notamment dans la lutte antichar), contraignent la *Wehrmacht* à l'immobilité et la détruisent dans le détail.

L'indestructible Nungesser

Avec 45 victoires homologuées, Charles Nungesser est le troisième des As français. Sa soif de combat et de liberté le pousse à accomplir d'immenses exploits. Lorsqu'il disparaît à l'âge de 35 ans, en ayant vécu mille et une vies, il entre à tout jamais dans la légende.

« *Ma vie est un roman* » (Charles Nungesser)

Une jeunesse tumultueuse

Fils d'un boucher et d'une mère aristocrate, Charles Nungesser est né à Paris le 15 mars 1892. Lorsqu'il a 10 ans, ses parents divorcent et il part vivre avec sa mère à Valenciennes. Très tôt passionné d'aéronautique, il fonde à vingt ans une société de construction d'avions. Mais son associé s'enfuit avec la caisse. Pour échapper aux créanciers, Nungesser doit s'exiler en 1912 en Argentine, où, pour survivre, il exerce divers métiers. Toujours passionné par les avions, il s'associe avec un Français afin d'organiser des meetings aériens.

À l'été 1914, il rentre en France et s'engage dans le 2^e Hussards stationné dans l'Est de la France. En septembre, il s'illustre en attaquant une voiture allemande *Mors* qui contient des documents secrets indiquant le plan de marche des ennemis sur Paris. Cet exploit lui vaut l'obtention de la médaille militaire. Pour le remercier, son général le nomme estafette automobile en le surnommant « *hussard de la Mors* ». Nungesser, flatté par cette promotion, demande cependant une faveur : « *Je sais piloter un avion, je voudrais être affecté dans une escadrille.* »

Pilote de guerre

Le 22 janvier 1915, il est affecté à l'école d'Avord. Le 2 mars 1915, il obtient son brevet de pilote militaire, et le 8 avril il rejoint l'escadrille de bombardement *VB 106* stationnée près de Dunkerque. Il mène 53 missions de bombardement avec son fidèle mécanicien, le soldat Pochon. Il n'hésite pas à poursuivre des avions ennemis aux commandes de son *Voisin*, qui n'est pourtant pas conçu pour de telles missions. Bien souvent son avion revient criblé de balles ou de traces d'obus de batteries allemandes, ce qui lui vaut, le 22 avril 1915, sa première citation.

Le 29 janvier 1916, fort de son expérience en Argentine, où les vents violents de la pampa mettent à mal les avions et les pilotes, il décide de tester un nouvel avion, un *Ponnier*. Fidèle à son caractère, Nungesser s'élance dans son avion pour une montée vertigineuse. Subitement, l'avion pivote et plonge dans une vrille infernale avant de s'écraser au sol. Le crâne du pilote est grièvement fracturé, sa cheville brisée, sa mâchoire explosée, et de nombreuses contusions

constellent son corps. Trois jours plus tard, les jambes dans le plâtre, il quitte l'hôpital et, une heure plus tard, il le survole avec un avion. Après quelques semaines de repos, le docteur le propose à la réforme. Nungesser refuse en affirmant : « Ça n'est rien. Pour eux, dans les tranchées, c'est beaucoup plus dur. Je ne quitterai jamais un endroit où ils seront en danger. » Le 2 avril 1916, muni de béquilles, il retourne au front, semblable à l'Albatros de Baudelaire, gauche et maladroite sur le sol mais majestueux et intrépide une fois en vol. Il participe ainsi à la bataille de Verdun en remportant une dizaine de victoires.

À la fin de la guerre, il cumule 45 victoires et devient le troisième As français, après Fonck et Guynemer. Il est titulaire de la croix de guerre avec vingt-huit palmes et deux étoiles. Pour avoir bien souvent aidé des pilotes étrangers, il se voit décerner des décorations anglaises, américaines, belges et serbes.

L'Oiseau blanc

Démobilisé, il fonde la *Nungesser-Aviation*, une société de transport aérien et une école de pilotage à Orly. Mais, peu doué pour les affaires, il fait faillite. Il décide alors de s'exiler aux États-Unis où il accepte de reconstituer des combats aériens de la première guerre mondiale. Hollywood s'intéresse aussi à cet As français et l'embauche avec un cachet substantiel pour tourner « *The sky raider* » dans lequel il tient le rôle principal. Mais l'argent brûle les mains de cet homme en quête d'aventure. Il décide de participer au prix *Orteig*, qui promet 25 000 dollars de récompense au pilote qui traversera le premier l'Atlantique entre New-York et Paris. Il s'associe à François Coli, un aviateur qui a perdu l'usage de son œil droit. François Coli, titulaire de nombreux records aériens, est le premier à s'inscrire au prix *Orteig*. Après la défection de son pilote, il fait appel à Nungesser. Pour effectuer la traversée, les deux hommes choisissent un biplan *Levasseur PL 8* qu'ils baptisent, en hommage à un chef sioux, l'*Oiseau blanc*.

Le 8 mai 1927 à 5 h 18 du matin, Nungesser et Coli décollent péniblement du Bourget, lourdement chargés en carburant. Charles Nungesser, qui a gagné le surnom d'« *indestructible* » pendant la Grande Guerre, disparaît au-dessus de l'Océan avec son compagnon. Ils entrent dans la légende au côté de Mermoz et de Saint-Exupéry, ces pilotes disparus dans l'Océan, qui nourrissent à tout jamais notre imaginaire.



Le militaire face au juge pénal

Depuis le Mandatement signé en 1347 par le roi Philippe VI soustrayant les gens d'armes à la compétence des juridictions ordinaires, la justice pénale a évolué pour aboutir à la disparition des juridictions militaires et au transfert de compétences vers celles de droit commun. Toutefois, subsistent des spécificités liées au métier des armes, au statut de militaire.

Évolution du droit pénal militaire

Quatre textes législatifs⁽¹⁾ ont fortement contribué à modifier la justice pénale applicable aux militaires afin de la rapprocher de celle qui s'applique à tout justiciable de droit commun. Au fil du temps, les juridictions militaires ont disparu, telles que les tribunaux permanents aux forces armées en temps de paix (1982), le tribunal aux armées de Paris en 2011 (résultat de la fusion du tribunal des forces armées stationnées en Allemagne et du tribunal des forces armées de Paris). Ces disparitions successives ont alors entraîné un transfert de compétences vers les juridictions de droit commun. Subsistent, cependant, des instances spécialisées pour les infractions commises en temps de guerre et les fautes spécifiques relevant du Code de justice militaire.

Spécificités liées à l'état de militaire

Sont applicables aux militaires les dispositions reprises dans quatre codes différents : le Code de la défense, le Code de justice militaire, le Code de procédure pénale et le Code pénal. Ces textes définissent les conditions d'exercice de la justice pénale en tenant compte de certaines dispositions applicables lorsqu'un militaire est en cause.

Ainsi, dans la mise en œuvre de l'action publique, il est un préalable à toute action future qui doit être respecté et qui doit figurer au dossier judiciaire, sous peine de nullité de l'ensemble de la procédure : c'est un avis sur l'opportunité des poursuites demandé à l'autorité militaire. Cette dernière dispose alors d'un mois pour donner sa réponse. Dans la pratique, cet avis n'est demandé que dans les cas de désertion. De plus, il n'est pas nécessaire pour les dossiers de crime ou de flagrant délit, ni en cas de dénonciation du ministre de la Défense ou de l'autorité militaire habilitée par lui. Le ministère de la Justice n'est pas tenu de suivre l'avis émis pour la suite de la procédure.

Si le militaire bénéficie des mêmes droits que le justiciable de droit commun (avocat devant les juridictions de droit commun, avocat ou militaire défenseur en dehors, voies de recours identiques), il ne peut toutefois pas être incarcéré avec les détenus de droit commun, ni être placé sous contrôle judiciaire (sauf en cas de procédure de droit commun).

Il bénéficie de la protection de l'État dans l'exercice de ses fonctions si aucune faute personnelle ne lui est imputable (articles L.4123-10 et L.4123-11 du Code de la défense).

Notions instituant la compétence des tribunaux

Les conditions d'exercice (service ou non), le lieu de commission des faits (sur le territoire national ou en dehors) ainsi que les notions de temps de paix et de guerre fixent la compétence des différentes juridictions.

	Temps de paix			Temps de guerre	
	Juridictions			Juridictions militaires	
Compétence matérielle (<i>rationae materiae</i>)	Hors service	En service	En et hors service	En et hors service	
	Infractions de droit commun	Infractions de droit commun + infractions militaires du livre III du CJM		Infractions de toute nature	
Juridictions concernées	Sur le territoire de la République		Hors du territoire de la République	Sur le territoire de la République	Hors du territoire de la République
	Juridiction de droit commun	Juridiction de droit commun spécialisée en matière militaire	Juridiction de droit commun spécialisée en matière militaire de Paris	Tribunal territorial des forces armées (TTFA) ⁽²⁾	Tribunal militaire aux armées (TMA)
Compétence territoriale (<i>rationae loci</i>)	Prévu par la carte judiciaire	Une par cour d'appel	Sous réserve des engagements internationaux, partout dans le monde	Soit sur tout ou partie d'une ou de plusieurs circonscriptions militaires d'outre-mer	Territoire de stationnement (y compris sur le territoire de la République)

Le rapprochement de la justice militaire de celle de droit commun trouve son sens dans la professionnalisation des armées mais ne peut ignorer les particularismes liés à l'exercice du métier des armes et à la nature des informations susceptibles d'être divulguées (mise en danger éventuelle du secret de la défense nationale).

1. Loi n° 65-542 du 8 juillet 1965. Loi n° 82-621 du 21 juillet 1982. Loi n° 99-969 du 10 novembre 1999. Loi n° 2011-1862 du 13 décembre 2011.

2. Ou juridiction de droit commun lorsque le TTFA n'est pas encore établi : Haut tribunal des forces armées pour officiers généraux et assimilés.

Sous la haute direction de madame Odile Fuchs-Taugourdeau, magistrate, présidente de chambre à la cour administrative de Paris

Évolution technique des instruments de navigation

Dès l'Antiquité, les hommes ont cherché à explorer le monde qui les entoure. Les explorateurs ont eu besoin de se repérer pour savoir d'où ils venaient et pour déterminer la direction à suivre. Les techniques de navigation ont évolué au rythme des instruments utilisés.

De la navigation à l'instinct à l'apparition des premiers instruments

Dans les civilisations polynésiennes et viking, on trouve des traces de navigation au large fondées sur l'observation de l'environnement et des astres. On parle alors de navigation à l'instinct. En outre, le cabotage était également pratiqué comme moyen le plus sûr (mais pas le plus court ni le moins dangereux).

De plus en plus précise, l'observation des astres va jouer un rôle essentiel dans ce mode de déplacement. Dès le ^{II}e siècle, l'astronome grec Hipparque réalise les premières éphémérides et met au point un premier astrolabe (amélioré et adapté au monde marin au ^{XVI}e siècle).

Ensuite, les navigateurs arabes et européens vont utiliser la rose des étoiles (lieux de lever et coucher des étoiles dans une zone précise) et la rose des vents (direction des vents) pour se repérer. On assiste au développement des premiers instruments rudimentaires de navigation.

Plus tard, les premiers systèmes de navigation tiennent compte de l'environnement géographique, de l'observation des étoiles, de la Lune et du Soleil. Dans l'hémisphère nord l'Étoile polaire sert de base, et dans l'hémisphère sud c'est la Croix du Sud. Des instruments mesurant la hauteur de l'astre au-dessus de l'horizon et le déplacement du navire en maintenant cette mesure constante permettent la navigation à latitude constante.

À la fin du ^{XII}e siècle, la boussole marine apparaît en Occident. Son utilisation associée à une carte permet une navigation par tous temps. Au ^{XIV}e siècle, le compas maritime révolutionne, à son tour, les expéditions. À partir du ^{XV}e siècle, la navigation au large connaît un fort essor. Le ^{XVII}e siècle voit la naissance d'outils de détermination de la latitude plus précis mais toujours basés sur la navigation céleste.

Si, rapidement, les hommes ont pu calculer précisément la latitude, les cartes restent très imprécises : la mesure de la longitude, qui dépend de la détermination du décalage horaire, reste problématique. Il convient de comparer l'heure à laquelle se produit un phénomène en un lieu donné et celle

d'un lieu de référence (de longitude zéro comme Greenwich). La différence permet de remonter à la longitude (la rotation de la Terre en est la base). Il faut surtout connaître l'heure de l'observation au lieu de référence sur un bateau (« garder le temps ») là où le maniement d'une clepsydre ou d'un sablier tient de l'exploit.

Des progrès en horlogerie au service de la navigation

En 1714, les Britanniques promulguent le *Longitude Act*. Ils lancent un défi au monde scientifique afin de trouver une méthode de calcul précise de la longitude.

Une première méthode basée sur la hauteur de la Lune est proposée mais rapidement abandonnée car trop complexe à mettre en œuvre, de même que l'observation des satellites de Jupiter proposée par Galilée, mort trop tôt pour la mettre au point. La bonne réponse est apportée par le perfectionnement d'horloges de précision (chronomètres) capables de conserver l'heure exacte pendant de longs mois à bord des navires, résultat des travaux du Britannique John Harrison (1750 à 1770). Les explorateurs Cook et La Pérouse utiliseront ces horloges au cours de leurs expéditions. Ainsi, les calculs de la latitude grâce aux instruments astronomiques et de la longitude avec les horloges permettent aux navigateurs de connaître leur position précise.

Toutefois, ces moyens étant liés à l'observation du ciel, les conditions météorologiques atténuent leur précision. Il faut attendre 1837 et la création de la méthode de la droite de hauteur (par le sextant) pour atténuer cette faiblesse. Il s'agit de mesurer la hauteur du Soleil plusieurs fois par jour et de tracer ainsi sur la carte un triangle d'incertitude à l'intérieur duquel évolue le navire.

La navigation satellitaire

Des évolutions techniques majeures, dont l'apparition du compas gyroscopique durant la première guerre mondiale, les radars durant la seconde guerre mondiale et le système GPS (années 1970), vont modifier les méthodes de détermination des coordonnées. Il est alors possible de s'affranchir des problèmes de magnétisme, ou de potentielles erreurs humaines de calcul. Mais ils sont vulnérables à d'autres types de menace. Ainsi, l'utilisation des instruments « traditionnels » reste enseignée.

Si la technique a profondément modifié les instruments utilisés, elle n'a cependant pas mis un terme définitif à la navigation céleste, qui permit très tôt aux civilisations d'explorer le monde qui les entoure.

Sous la haute direction de monsieur le doyen Jean-Yves Daniel, inspecteur général de l'Éducation nationale

La monarchie absolue

La monarchie fut en France depuis le v^e siècle une royauté qui perdura jusqu'en 1792. « Absolue » dans sa période moderne, l'interprétation de ses institutions et de ses usages fait aujourd'hui débat. L'absolutisme est la forme d'« *un régime politique où le détenteur d'une puissance attachée à sa personne concentre entre ses mains tous les pouvoirs, gouverne sans aucun contrôle* ». Certes, le pouvoir royal connaît un renforcement d'autorité mais l'exercice de l'absolutisme se heurte à de nombreux obstacles.

1. Les théories du pouvoir royal

Une conception féodale du pouvoir : le corps suzerain

Depuis la fin du xiii^e siècle, plusieurs théories affirment la puissance du roi au détriment des grands seigneurs. Dans la théorie de suzeraineté, le souverain est le premier d'entre ses pairs (*primus inter pares*) au sommet de la pyramide des vassaux. La source de l'autorité est terrestre : elle repose sur un pouvoir contractuel fondé sur un engagement personnel. À l'époque moderne, le rituel de l'hommage est abandonné mais la suzeraineté demeure : elle conforte la prééminence du roi et légitime son rôle de chef de guerre et de roi de justice. Enfin, elle ancre la monarchie française dans le temps long, son histoire est le socle de sa légitimité.

Absolutisme de droit divin : le corps divin

Dans la théorie de droit divin, le roi, personnage sacré, est lieutenant de Dieu sur terre et exerce le pouvoir par délégation divine. La cérémonie du sacre conforte la légitimation du pouvoir. Ayant reçu l'onction sacrée, le roi défend l'Église, fait régner la paix et la justice et combat l'hérétique. À l'issue du sacre, le roi pratique le toucher des écrouelles auprès de malades. Ce pouvoir de guérison thaumaturgique confère à la dignité royale une dimension sacrale unique en Occident. Le roi devient alors une personne mystique.

L'élaboration d'une théorie étatique : le corps souverain

Depuis la fin du xiii^e siècle, les juristes justifient le pouvoir royal à travers la théorie de « l'État », inspirée du droit romain. Le roi n'a de comptes à rendre qu'à Dieu et est « empereur en son royaume ». En 1576, Jean Bodin, dans *La République*, défend l'idée d'une souveraineté une et indivisible qui

ne s'incarne que dans le corps du roi. Le roi « absolu », incarnation de l'État, est le seul à même de garantir le bien commun et la paix publique. La raison d'État justifie la transgression du droit et de la morale aux seules fins d'efficacité de l'exercice du pouvoir. Le roi, au-dessus des lois, incarne la Loi et conserve seul le monopole de battre monnaie et de créer des offices.

Le roi concentre dans ses mains tous les pouvoirs, qui semblent sans limites.

2. Les limites de l'absolutisme

La loi divine est un premier frein à toute tentation tyrannique. Le roi doit agir en chrétien et répond de ses actes devant Dieu ; il est roi de justice et de miséricorde. « Père » de son peuple, en retour de l'obéissance de ses sujets, il les protège.

Les lois fondamentales et les coutumes constituent aussi un frein à l'exercice « absolu » du pouvoir. Ainsi, le roi ne peut être pleinement souverain qu'une fois ses treize ans révolus (ordonnance de 1374). Son domaine et sa couronne sont inaliénables. Il ne peut choisir son héritier ni déposséder son successeur naturel par ordre de primogéniture masculine. La loi de catholicité exclut tout hérétique de la succession.

La loi « salique » exclut de la couronne les filles et leur descendance. Sans texte précis, cette loi s'est imposée dans les usages de la succession monarchique. À la mort d'Henri III en 1589, on préfère à la catholique Isabelle d'Espagne le protestant Henri de Bourbon – futur Henri IV. La loi salique s'impose à la loi de catholicité.

Les corps constitués et les privilèges accordés offrent aussi des résistances au pouvoir monarchique. Il est difficile de soumettre et d'unifier un royaume si composite dans ses langues, ses coutumes, son droit ou son héritage historique. Dans la décennie avant 1789, la question fiscale souligne le poids des finances et réduit la marge de manœuvre royale.

Enfin, de nombreuses révoltes, fiscales, frumentaires ou politiques, ponctuent les règnes de ces souverains « absolus ». Paysans et nobles en ont souvent été les instigateurs. On y décèle des motivations complexes qui ne visent jamais l'essence même de la royauté, mais sont le symptôme des dérèglements de ce pouvoir. Elles démontrent surtout que le pouvoir royal s'inscrit dans un processus de compromis et de contractualisation avec ses sujets davantage que dans une logique de domination pure et simple, plus flatteuse, mais nécessairement moins efficace.

Pierre de Ronsard

Ronsard (1524-1585) écrit sa première ode en 1543. En 1550, il publie ses *Quatre premiers livres d'Odes* qui le désignent comme le chef de la nouvelle école poétique. Après avoir reçu un accueil particulièrement froid, il réussit pourtant à s'imposer comme le « *Prince des poètes* » et devient le poète de la Cour et le plus doué de sa discipline.

Ronsard est issu d'une famille de la vieille noblesse et a passé ses douze premières années dans la campagne vendômoise. Après avoir été attaché comme page au dauphin François – qui meurt trois jours plus tard –, il parcourt l'Écosse, l'Angleterre, la Flandre et l'Allemagne. Atteint à quinze ans d'une maladie qui le laisse « à demi-sourd », il doit renoncer à la carrière des armes et de la diplomatie. D'abord « écuyer d'écurie », il se consacre ensuite entièrement à l'étude des lettres et à l'écriture, pour ériger une œuvre complexe et foisonnante, « à mi-chemin entre la Renaissance et l'âge du Baroque » (Flaubert).

L'ascension du « *Prince des poètes* »

Ronsard, formé chez les humanistes, est un fervent admirateur d'Horace (les *Odes horatiennes*) et de Virgile. Mais, sous l'influence de Dorat, il tente d'abord de rivaliser avec Pindare – qui excelle dans le lyrisme grec (les *Odes pindariques*). Chaque fois, il parvient à fondre l'œuvre originale pour créer sa propre écriture poétique. Mais il a de nombreux détracteurs, tel François de Malherbe, qui lui reproche notamment d'avoir un style trop pédant. En voulant user d'une forme qui séduirait la Cour, Ronsard a fait oublier les aspérités profondes de ses poèmes. Suivant les conseils de Michel de l'Hospital, il développe un style plus simple, et connaît une véritable ascension, qui lui vaut bientôt le titre de « *Prince des poètes* ». Il aspire à toucher le sublime et enrichit sa composition des *Hymnes* et des *Poèmes*. Puis avec six camarades (du Bellay, Pontus de Tyard, Baïf, Peletier, Belleau et Jodelle), il constitue la Pléiade, en hommage aux poètes alexandrins du III^e siècle avant J.-C. Après dix ans de carrière, il peut déjà publier son édition collective divisée en quatre parties : *Amours*, *Odes*, *Poèmes*, *Hymnes*. Ronsard est adulé, et imité ; de nombreux poèmes lui sont dédiés. Appelé auprès du roi en tant que conseiller et aumônier ordinaire, il devient le poète officiel de la Cour : il écrit de la poésie de circonstance et de divertissement (*Élégies*, *Mascarades* et *Bergerie*, 1565), et devient même propagandiste de la politique royale. Devenu le porte-parole de la Contre-réforme, il écrit aussi des discours en vers d'une grande éloquence. À la mort de Charles IX en 1574, Henri III lui préfère le jeune poète Philippe Desportes. Enrichi,

mais malade, Ronsard se retire dans son prieuré à Saint-Cosme, en Alsace, et écrit ses derniers sonnets dans lesquels il évoque sa souffrance, ses insomnies et sa préoccupation de l'au-delà. Grâce à la publication de ses Œuvres complètes après sa mort, il gagne l'immortalité à laquelle il aspirait.

Susciter le bonheur à travers les mots : les « *fureurs* »



DR

Grâce à sa rhétorique, Ronsard crée avec les mots des systèmes dépassant la syntaxe et la prosodie⁽¹⁾. Ses mots tissent entre eux des liens visuels, phonétiques et rythmiques, qui animent et qui illuminent le poème dans son entier. L'homme s'était en effet donné une mission : insuffler le bonheur par le simple jeu des mots – et non par l'évocation du plaisir. C'est ce qu'il a appelé, de manière plus générale, les *fureurs*, en référence à la théorie néo-platonicienne. À la manière d'une force magnétique, la fureur poétique passe de la Muse au poète puis du poète au lecteur. Parmi les quatre fureurs (poétique, religieuse/dionysiaque, prophétique et amoureuse/vénusienne), les Muses élaborent le premier stade et permettent de rétablir l'harmonie dans le chaos de la Nature et de conduire aux trois autres fureurs, afin de restaurer l'entendement angélique, perdu à la naissance lorsque l'âme est internée dans le corps. Ces forces permettent au poète de ressentir sans distinction le visible et l'invisible, en dehors du temps et de l'espace. Ainsi, il peut exprimer en une même voix les émotions et le cosmos. Chez Ronsard, l'érotisme se confond avec les forces élémentaires, qui avec l'amplification cosmique prennent une dimension religieuse. Dans ces élans épicuriens, il célèbre la joie de vivre et d'aimer (*Les Amours de Cassandre*, *Les Amours de Marie*, *Les Sonnets pour Hélène*) et souligne l'inexorable fuite du temps : « *Cueillez, cueillez votre jeunesse : / Comme à cette fleur la vieillesse / Fera ternir votre beauté.* » Ronsard ne décrit pas la Nature ou l'Amour, il les manifeste jusque dans les chairs du lecteur, et réussit avec un génie inégalable à déclencher le plaisir de la plénitude par les mots.

Ronsard a profondément marqué la poésie française dans toute la seconde moitié du xvi^e siècle, rejetant dans l'ombre l'ensemble des poètes lyriques – à l'exception de du Bellay. Après sa mort, il faudra néanmoins attendre le xix^e siècle et la période romantique pour que son œuvre soit à nouveau plébiscitée.

1. Ensemble des règles de versification qui concernent la quantité des voyelles, les faits accentuels et mélodiques.

Sous la haute direction de madame Anne Vial-Logeay, maître de conférences en lettres anciennes à l'université de Rouen

1492, la découverte de l'Amérique

Au xv^e siècle, le Portugal d'abord puis l'Espagne cherchent de nouvelles routes commerciales par-delà les mers. Christophe Colomb, marin génois, propose à la reine d'Espagne de mener une expédition maritime pour traverser l'Atlantique et gagner la Chine. Mais, lorsqu'il aborde l'Amérique en 1492, il n'imagine pas que son voyage va modifier à jamais le monde.

Un « nouveau » continent pas tout à fait inconnu ?

En 1492, pour la majorité des Européens, la terre est plate, et au-delà des mers se trouve le vide. Cependant, on a la quasi-certitude aujourd'hui que, bien avant Christophe Colomb, le continent américain a déjà été exploré par des marins téméraires. Le premier d'entre eux est sans doute le Viking Leif Erikson qui, en partant du Groenland, explore vers l'an 1000 plusieurs terres, dont l'une qu'il nomme *Vinland* – le pays des vignes. Plus tard, des pêcheurs basques et bretons se sont certainement aventurés très près des côtes nord-américaines pour y pêcher la morue ou la baleine.

Une série de mises au point techniques

Ce sont les Portugais qui se lancent les premiers à l'assaut de l'océan Atlantique au début du xv^e siècle en longeant les rivages africains vers le sud. Leur navigation est rendue possible par toute une série non pas d'inventions *stricto sensu* mais de perfectionnements techniques ; ainsi, la boussole permet d'établir des cartes maritimes précises. Les marins ibériques mettent également au point un navire d'exploration, la caravelle, qui possède des voiles triangulaires ou voiles latines de manœuvre. Plus maniable que le navire de commerce type de l'époque, la caraque, la caravelle est aussi dotée d'un nouveau type de gouvernail dit d'étambot qui est fixé à l'arrière du bateau et pivote sur charnières.

En naviguant tout le long des côtes africaines, les Portugais apprennent le régime des vents et des courants marins, notamment les alizés qui poussent les navires vers l'Ouest.

Le projet de Christophe Colomb

Christophe Colomb est un Génois qui épouse en 1479 Felipa de Perestello, la fille du gouverneur de Madère, lui aussi marin expérimenté. Son mariage lui permet d'accéder aux secrets des techniques de navigation des Portugais. Colomb rêve depuis longtemps de voyager vers l'ouest pour y rejoindre la riche Cathay – la Chine – pays merveilleux décrit par Marco Polo. Il est aussi

persuadé que la Terre est d'un diamètre plus petit que ce qu'affirment les scientifiques et qu'il peut rejoindre les Indes après un rapide voyage transatlantique. Il propose d'abord son ambitieux projet au roi du Portugal Jean II, mais celui-ci n'est pas intéressé : les Portugais ont déjà entrepris de relier l'Inde, la Chine et le Japon par l'océan Indien. En 1488, Colomb offre ses services au roi Ferdinand d'Aragon et à la reine Isabelle de Castille, mais ceux-ci sont en pleine *Reconquista* et ce n'est que lorsque celle-ci est terminée, en 1492, que la reine de Castille accepte de financer l'expédition de Colomb : celui-ci s'adresse aux frères Pinzon, des armateurs qui mettent à la disposition du Génois trois navires.

Et, le 3 août 1492, plus de 90 hommes embarquent sur les caravelles *Pinta*, *Niña* et sur la caraque *Santa Maria*. L'expédition de Colomb longe d'abord les côtes d'Afrique, passe par les Canaries puis s'élanche vers l'ouest et, le 12 octobre 1492, alors que l'équipage commence à douter de son commandant, la vigie annonce : « Terre ! »

En réalité, Christophe Colomb croit accoster aux Indes et il nomme cette terre San Salvador. Mais le navigateur cherche de l'or et explore les îles aux alentours sans rien trouver. Il revient en Espagne le 6 mars 1493, il est anobli, et se voit confier une immense flotte pour rapporter des trésors... Colomb effectue encore trois autres voyages entre 1493 et 1504, mais se montre un mauvais gestionnaire des colonies fondées. Pis ! Il y introduit le système de l'esclavage aux conséquences meurtrières sur la population de travailleurs forcés. Colomb meurt en Espagne en 1506, sûr d'avoir atteint les Indes et sans avoir pris conscience qu'il avait découvert un autre continent.

Après le premier voyage de Colomb, les Portugais signent en 1494 avec les Espagnols le *traité de Tordesillas* qui délimite une ligne de partage du Nouveau Monde. Les territoires à l'ouest de cette ligne – soit l'Amérique moins la majeure partie du Brésil actuel – reviennent à l'Espagne et les territoires à l'est – l'Afrique, l'Inde, la Chine – aux Portugais.

Reste encore à nommer le nouveau continent : c'est chose faite en 1507 lorsque, dans son planisphère intitulé *Universalis Cosmographia*, le géographe de Saint-Dié Martin Waldseemüller écrit alors : « *La quatrième partie du monde découverte par Amerigo mérite d'être appelée Amérique* », en l'honneur d'un navigateur florentin, Amerigo Vespucci, qui, entre 1501 et 1504, a effectué une série de voyages d'exploration du nouveau continent.

Sous la haute direction de monsieur François Pernot, maître de conférences en histoire moderne

Le colbertisme

Jean-Baptiste Colbert (1619-1683) contrôleur des finances sous le règne de Louis XIV, met en pratique une politique économique se rattachant au mercantilisme, dont il donne une version française. Le mercantilisme part du postulat que la puissance d'un État dépend de ses réserves en métaux précieux. L'État s'en enrichit, pour Colbert, grâce aux exportations de biens produits dans les manufactures françaises, mises à l'abri de la concurrence étrangère par des droits et taxes (protectionnisme).

L'affirmation du pouvoir royal

Sous l'Ancien Régime, avec l'affirmation de la monarchie absolue, l'encadrement de l'économie et le protectionnisme sont des armes utilisées contre les puissances étrangères. Ainsi en 1596, Barthélemy Laffemas, contrôleur général du commerce sous Henri IV, affirme qu'il faut établir « *un règlement général pour dresser les manufactures en ce royaume et couper le cours des (...) marchandises qui perdent et ruinent l'État* » et qu'il faut empêcher de sortir « *ces trésors de France qui vont enrichir les ennemis de l'État* ». À partir du règne d'Henri IV, l'État s'insère dans les questions économiques. Depuis 1602, le Conseil du Roi se voit ainsi adjoindre le contrôleur général du commerce et, à partir de 1626, la Commission du commerce. Mais cette organisation étatique demeure embryonnaire et dispersée. En 1661, les fonctions économiques sont centralisées par Colbert, nommé contrôleur général des finances. Toutefois, Le Tellier et Louvois, chargés de l'armée et des Provinces, gardent des prérogatives économiques.

Une économie encadrée par l'État

En 1667, Colbert décide d'empêcher l'importation des produits étrangers et interdit d'exporter et de spéculer sur les métaux précieux ou le numéraire. Il entend ainsi réglementer l'économie avec une série de lois contraignantes pour empêcher l'argent de sortir du royaume. Il veut stimuler le commerce intérieur en encourageant la concurrence, en supprimant le nombre d'intermédiaires et en obligeant à vendre les produits dans des halles aux dates et heures fixées par l'État. Ce dernier définit aussi les dimensions, le poids, la matière pour les objets manufacturés. Les récalcitrants ou les malfaçons sont durement sanctionnés par des inspecteurs généraux qui ne cessent de contrôler les ateliers. Mais pour remédier au manque de fabriques qui oblige à se fournir à l'étranger, Colbert décide de fonder des manufactures d'État. Cette création se heurte cependant à la faiblesse du marché intérieur français. En effet, peu de personnes, hormis quelques privilégiés, peuvent se payer des

draperies ou des tapisseries hors de prix. De plus, la production de fer ne trouve pas de débouchés dans les campagnes, où la majorité des outils sont en bois. La croissance de ces manufactures est donc stimulée par les commandes royales. Entre 1665 et 1726, la production de fer de la manufacture de Beaumont est essentiellement destinée à la fabrication des armes royales ou à la marine naissante. En effet, Colbert, qui a compris l'importance du commerce maritime, développe une marine royale et crée des compagnies maritimes pour « *naviguer et négocier (...) dans toutes les Indes et mers orientales* ».

Cette politique entraîne, à partir de 1670, un déficit dans le budget royal qui ne sera jamais comblé.

Les manufactures royales

Des agents du roi sillonnent le royaume à la recherche d'investisseurs susceptibles de fonder des manufactures. Au départ, l'État s'engage à payer les fournisseurs ou les travailleurs. Enfin, le roi anoblit les industriels et encourage la haute noblesse, les villes et même le clergé à investir dans ces nouvelles manufactures. Il accorde aussi aux entreprises des exonérations d'impôt, des primes pour embaucher des ouvriers ou offre des bâtiments royaux. Pour assurer une large main-d'œuvre à ces manufactures, les agents du roi rafflent les mendiants, les prostituées, les oisifs pour les obliger à apprendre un métier. Colbert favorise la natalité en exonérant d'impôts les familles de plus de dix enfants.

La manufacture royale est en réalité un ensemble d'ateliers réunis dans une même aire géographique et placé sous le contrôle de patrons. Cette organisation est financée par des associés issus de la noblesse ou du clergé. Pour l'industrie lourde (mine et sidérurgie), de véritables compagnies voient le jour avec la participation d'une dizaine d'actionnaires. En cas de guerre, ce qui est souvent le cas sous Louis XIV, les industries sont nationalisées pour répondre aux besoins de l'armée royale. Les prix et les salaires sont alors fortement encadrés.

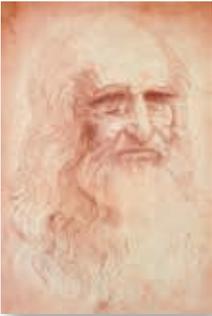
Les mesures de Colbert stimulent dans un premier temps l'économie du royaume. De nombreuses régions dopées par les commandes royales se développent. Toutefois, les réticences de la noblesse à investir dans l'industrie ainsi que l'embargo sur les produits français (en réponse au protectionnisme) pénalisent la production. Enfin, la France, faute de marine commerciale, ne peut participer au commerce maritime qui enrichit la Hollande : avec 10 fois moins d'habitants, elle réalise d'immenses profits jusqu'à devenir la première banque d'Europe.

Sous la haute direction de madame Denise Flouzat, recteur d'académie, professeur des universités et ancien membre du Conseil de politique monétaire de la Banque de France

La peinture de Léonard de Vinci

Léonard de Vinci est un homme complexe et curieux qui explore de nombreux domaines scientifiques et artistiques. Son talent pictural ne s'exprime toutefois que très rarement. Cependant, les nombreux touristes qui se pressent au musée du Louvre pour admirer *La Joconde* ignorent sans nul doute que ce même musée abrite d'autres chefs-d'œuvre de ce peintre florentin.

Un lent apprentissage



Leonardo di ser Piero da Vinci, plus connu par son nom francisé de Léonard de Vinci, est né le 15 avril 1452 à Florence. Il est le fruit d'une relation extraconjugale entre un riche notaire et une paysanne. En 1457, sa mère se marie et confie Léonard à son père, qui l'accueille au sein de sa famille sans pour autant le légitimer. En 1469, il est placé comme apprenti dans l'atelier du peintre Verrocchio, dont le talent est réputé dans toute l'Italie, notamment chez les Médicis.

Au sein de cet atelier, le jeune Léonard pratique aussi bien la sculpture et la peinture que le travail des métaux. En grandissant, il participe à la confection de grands tableaux. En effet, comme il est de coutume à cette époque dans tous les ateliers, les maîtres esquissent le dessin de la toile et peignent les visages alors que les apprentis s'occupent des finitions et des détails.

Entre 1472 et 1475, il peint *L'Annonciation* dans laquelle il utilise la technique du *sfumato* qu'il ne cessera d'améliorer. Ce procédé pictural, par application de couches successives, procure un effet vaporeux autour des personnages, dont les contours deviennent flous.

En 1476, il peint la *Madone à l'aillet*. En 1478, il devient maître et travaille désormais à son propre compte. Il réalise *L'Adoration des mages* mais, déçu de ne pas avoir été choisi pour peindre la chapelle Sixtine à Rome, il s'exile à Milan et ne terminera jamais ce tableau.

Au service du duc de Milan

En 1483, il entreprend de peindre *La Vierge aux rochers*. Il entre au service du duc de Milan, Ludovic Sforza, pour lequel il devient ordonnateur des fêtes. En l'honneur du père de son protecteur, Léonard de Vinci propose d'élever la plus grande statue en bronze du monde : *Il Cavallo*, qui nécessite de fondre plus de soixante-dix tonnes de bronze. Cependant, il tarde à réaliser son œuvre et l'invasion des Français contraint d'utiliser le métal pour couler les canons afin de défendre la ville.

En 1490, il peint la fresque de la *Cène* pour décorer le réfectoire du couvent de Santa Maria delle Grazie. Traditionnellement, les peintres posent régulièrement et quotidiennement leurs pigments sur un enduit frais pour assurer une meilleure conservation des couleurs. Cette méthode ne convient pas à Vinci, qui préfère travailler à sa guise et se décourage vite devant l'ampleur de la tâche. Toutefois, pour honorer cette prestigieuse commande, il met au point un mélange d'huile et d'œuf qui donne à la fresque une lumière et une beauté unique. Ce mélange fragile ne résiste cependant pas aux attaques du temps.

La reconnaissance

Avec la guerre qui se déroule dans le nord de l'Italie, Léonard de Vinci délaisse quelque peu la peinture pour se consacrer à des travaux d'ingénierie. Il dessine des machines militaires, développe d'ambitieux projets de villes irriguées par d'astucieux systèmes hydrauliques.

À partir de 1503, il prépare pour une salle du Palazzo Vecchio de Florence une imposante fresque, *La Bataille d'Anghiari*. Il est alors l'égal de Michel Ange qui peint sur la paroi opposée *La Bataille de Cascina*. Malheureusement, ces deux œuvres se sont perdues, les pigments ayant mal séché. À la même époque, Léonard entreprend de peindre le portrait d'une jeune Florentine, Lisa Gherardini, épouse de Francesco del Giocondo⁽¹⁾ sur un modeste panneau de peuplier. Ce portrait représente une jeune fille vêtue d'une sombre robe verte, qui sourit au spectateur. Léonard applique ici le sfumato qui accroît le mystère du regard de son personnage. Derrière elle, un paysage montagneux se noie dans une brume matinale.

En 1515, François I^{er}, victorieux à Marignan, demande à Vinci de concevoir un lion articulé et un an plus tard, le peintre italien se rend en France, au clos Lucé. Il emporte avec lui quatre tableaux : *La Joconde*, *Saint Jean Baptiste*, *La Vierge aux rochers*, *L'enfant Jésus et sainte Anne* (toutes ces œuvres sont aujourd'hui exposées au Louvre). Il meurt en 1519.

Les personnages de Léonard de Vinci sont immédiatement identifiables par leur sourire énigmatique, mélange de sensualité et d'espièglerie, mais aussi par la douceur de leur regard bienveillant. Comme l'affirme si bien André Malraux, « *Léonard apportait à l'âme de la femme l'idéalisation que la Grèce avait apportée à ses traits. La mortelle au regard divin triomphe des déesses sans regard. C'est la première expression de ce que Goethe appellera l'éternel féminin* ». Comme le miroir de sa propre vie, Vinci introduit dans ces tableaux une ombre de mystère qui interpelle le spectateur. Toutefois, les œuvres originales de ce peintre, beaucoup copiées, sont difficilement identifiables.

1. L'identité de la Joconde est encore aujourd'hui sujet à caution.

The Pearl Harbor attack : “A day which will live in infamy”⁽¹⁾

Just before 8 a.m. on December, 7, 1941, Japan launched a surprise air attack; a total of 353 fighter aircraft, bombers and torpedo planes, divided into two waves, attacked the American naval base of Pearl Harbor near Honolulu, Hawaii. When the attack ended - shortly before 10 a.m. - the American forces had paid a fearful price: the bombing killed more than 2,400 Americans and 1,200 others were wounded. 21 ships had either been sunk or damaged and more than 188 US aircraft were destroyed.

The attack on Pearl Harbor was indeed a surprise. Since the 1930's though, the tension over China between the two countries kept growing stronger. In 1937, Japan began an unsuccessful campaign to China. Thus, the US, which had important political and economic interests in East Asia, increased military and financial aid to China, and cut off the shipment of oil and other raw materials to Japan.

The key elements in Yamamoto's plan were meticulous preparation, the element of surprise, and the use of aircraft carriers and naval aviation on an unprecedented scale. On November, 26, 6 heavy aircraft carriers accompanied by 24 supporting vessels left their island to begin the 3,000 mile-journey across the Pacific Ocean, sneaking and avoiding major shipping lines. Moreover, a separate group of submarines was also escorting the vessels. After a week and a half at sea, at 6 a.m. on December, 7, the attack force made it safely to its destination, and began launching their planes. In total, 183 Japanese aircraft took off on the first wave of the attack on Pearl Harbor. Then, at 7:15 a.m., 167 additional planes participated in the second wave of the attack. The surprise element had been a success. Indeed, Sunday mornings were a time of leisure for many US militaries and they were completely unaware of the imminence of the attack as the two early warnings that were detected were both ignored. Despite the shock, the response was swift. Within five minutes several gunners had reached their anti-aircraft guns and were trying to shoot down the Japanese planes.

Besides, Japan had failed to damage any American aircraft carriers, which had been absent from the harbor. Moreover, the assault had left the base's most vital onshore facilities such as oil storage depots and repair shops intact. Therefore, it allowed the US Navy to bounce back very quickly from the attack.

The shock and anger caused by the surprised attack on Pearl Harbor had brought the USA to officially enter the war, two years after the start of the conflict.

And because the attack happened without neither a declaration of war nor explicit warning, the attack on Pearl Harbor was judged by the Tokyo Trials to be a war crime.

1. “A day which will live in infamy” is the description given by US President Roosevelt in his speech on December 8, 1941, one day after the attack.

Le comité pédagogique

sous le patronage du général d'armée aérienne Denis Mercier,
chef d'état-major de l'armée de l'air

Général de brigade aérienne Patrice Sauvé, *directeur du Centre d'études stratégiques aérospatiales.*

Colonel Bernard Dartaguiette, *commandant du Centre d'enseignement militaire supérieur air.*

Denise Flouzat, *recteur d'académie, professeur des universités et ancien membre du conseil de la politique monétaire de la Banque de France.*

Jean-Pierre Zarader, *agrégé de philosophie.*

Jean-Yves Daniel, *inspecteur général de l'Éducation nationale.*

Odile Fuchs-Taugourdeau, *magistrate, présidente de chambre à la cour administrative de Paris.*

Patrick Facon, *chargé de mission au CESA, qualifié aux fonctions de professeur des universités.*

François Pernot, *professeur des universités en histoire moderne.*

Frédéric Charillon, *directeur général de l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM).*

Pierre-Henri d'Argenson, *rapporteur à la Cour des comptes.*

Jacques Villain, *historien de la conquête spatiale et de la dissuasion nucléaire, membre de l'Académie de l'air et de l'espace.*

Jean-Marc Albert, *professeur d'histoire de première supérieure.*

Anne Vial-Logeay, *maître de conférences en lettres anciennes à l'université de Rouen.*