

— ÉTUDES MARINES —

# LES LARMES DE NOS SOUVERAINS

---

La pensée stratégique navale française...

**N°6 – Mai 2014**  
Centre d'études stratégiques de la Marine



— ÉTUDES MARINES —

**Directrice de la publication**

Lieutenant de vaisseau Stéphanie Payraudeau

Toutes les notes de bas de page ont été rédigées par Martin Motte,  
sauf mention contraire.

— ÉTUDES MARINES —

# LES LARMES DE NOS SOUVERAINS

---

La pensée stratégique navale française...

**N°6 – Mai 2014**  
Centre d'études stratégiques de la Marine

**Anthologie établie sous la direction de Martin Motte**

Textes choisis et présentés par :  
Emmanuel Boulard,  
Mehdi Bouzoumita,  
Benoît Chomel de Jarnieu,  
Hugues Eudeline,  
Colomban Lebas,  
Martin Motte,  
Lars Wedin.

« Les larmes de nos souverains ont souvent le goût salé de la mer  
qu'ils ont ignorée. »

Formule prêtée à RICHELIEU

# SOMMAIRE

---

<b>PRÉFACE</b>	8
<b>INTRODUCTION</b>	10
<b>Richelieu (1585-1642)</b> par Colomban Lebas	17
<i>Testament politique</i> (vers 1630-1638)	19
<b>Vauban (1633-1707)</b> par Colomban Lebas	25
<i>Mémoire concernant la caprerie</i> (1695)	27
<b>Bigot de Morogues (1706-1781)</b> par Hugues Eudeline	31
<i>Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux</i> (1763)	32
<b>Grenier (1736-1803)</b> par Martin Motte	33
<i>L'Art de la guerre sur mer</i> (1787)	34
<b>Malouet (1740-1814)</b> par Martin Motte	37
<i>Considérations historiques sur l'empire de la mer chez les Anciens et les Modernes</i> (1804)	39
<b>Barbier de La Serre (1764-1826)</b> par Martin Motte	45
<i>Essais historiques et critiques sur la marine de France</i> (1813)	47
<b>Grivel (1778-1869)</b> par Martin Motte	55
<i>Considérations navales</i> (1832)	57
<b>Lapeyrouse-Bonfils (1808-1895)</b> par Martin Motte	67
<i>Histoire de la marine française</i> (1845)	69
<b>Aube (1826-1890)</b> par Martin Motte	77
<i>La Guerre maritime et les ports militaires de la France</i> (1882)	79
<i>Fragments d'une lettre sur l'arme aérienne</i> (1884)	87
<i>Défense nationale, défense des colonies</i> (1885)	88

---

<b>Daveluy (1863-1939)</b> par Benoît Chomel de Jarnieu	91
<i>L'Esprit de la guerre navale – La stratégie</i> (1905-1909)	93
<b>Darrius (1859-1931)</b> par Emmanuel Boulard	113
<i>La Guerre sur mer, stratégie et tactique – La doctrine</i> (1907)	114
<b>Castex (1878-1968)</b> par Lars Wedin	117
<i>Synthèse de la guerre sous-marine</i> (1920)	119
<i>Théories stratégiques</i> (1929-1935)	127
<i>Mélanges stratégiques</i>	146
<b>Barjot (1899-1960)</b> par Mehdi Bouzoumita	149
<i>Réflexions sur la guerre aéro-navale</i> (1931)	150
<b>Lemonnier (1896-1963)</b> par Emmanuel Boulard	157
<i>Débarquements et défense des côtes</i> (1946)	158
<b>Joybert (1912-1989)</b> par Martin Motte	163
<i>La Dissuasion peut-elle être tournée?</i> (1969)	164
<b>Coutau-Bégarie (1956-2012)</b> par Martin Motte	169
<i>Autonomie stratégique française</i> (2008)	170
<b>CONCLUSION</b>	186
<b>POSTFACE</b>	192
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	198
<b>CONTRIBUTEURS</b>	200

# PRÉFACE

Guy LABOUÉRIE

## Madame se meurt...

La puissance maritime s'éteint lentement... Le « consensus » lui porte un nouveau coup. On ne touche certes pas à la dimension maritime nucléaire de la dissuasion mais, si elle est indispensable, elle ne fait pas la puissance de mer. Ce sont les flottes marchandes, de pêche, scientifique et océanographique accompagnées d'une flotte militaire. Les premières ont quasiment disparu... Il n'était que juste d'aligner la Marine nationale sur le néant de ses sœurs. La représentation nationale ne s'y est pas trompée. Placés au cœur de l'X que font les cinq puissances moyennes de l'Europe, nous avons choisi pour stratégie l'immobilisme et pour tactique le maintien en l'état des emplois civils de Défense. N'ayant qu'une vue tronquée de l'Histoire et une superbe ignorance de la géographie, clamant partout notre vocation mondiale, nous nous enfermons en fait dans un cocon espéré sans histoires. Incapables de nous décider pour la vie et le mouvement nous continuerons de nous heurter directement, en toute incompréhension à une frontière dite de « fer » [...], au lieu de manœuvrer, se déployer, de contourner, de dépasser. Nous célébrerons la beauté de nos confettis de l'Empire et n'aurons ni barque ni avion pour exploiter les 10 millions de kilomètres carrés qui les entourent et y manifester notre présence et notre volonté. Madame se meurt... Craignons qu'un jour des larmes de sang ne viennent nous rappeler trop tard que l'avenir du pays et de l'Europe passait aussi par la mer et que, pour éviter d'être les « pions tactiques » de stratégies qui nous auront dépassés, il eût fallu que Madame ne fût pas morte.  
Richelieu... au secours!

*Le Monde*, 20 mai 1987, Jacques Chirac étant Premier ministre

# INTRODUCTION

Martin MOTTE

Lorsqu'on évoque devant eux la pensée navale française, nombre de nos compatriotes réagissent d'une façon très conforme au tempérament national : ils se montrent au mieux sceptiques, le plus souvent sarcastiques. La stratégie navale, croient-ils savoir, est chasse gardée des Mahan, Corbett et autres Anglo-Saxons. Nous autres Français, ajoutent-ils, sommes fondamentalement des terriens ; à toujours surveiller la ligne bleue des Vosges ou batailler sur la Somme et la Marne, comment voulez-vous que nous ayons eu des théoriciens navals ?

Ces clichés ne résistent pas à l'examen. Michel Depeyre, qui a procédé à l'étude systématique des tacticiens et stratégestes navals entre 1690 et 1815, identifie sept auteurs français ayant publié avant John Clerk of Eldin, premier Britannique de son corpus<sup>1</sup>. Mieux encore, lesdits auteurs étaient fort estimés outre-Manche, à preuve cette remarque de l'amiral Jervis, premier lord de l'Amirauté en 1801-1803 : « Je ne voudrais pas diminuer le mérite de M. Clerk que j'ai toujours estimé, mais je vois dans son travail des traces évidentes de compilation des traités français [...]. Il serait d'ailleurs difficile pour le plus habile marin et tacticien d'écrire sur la tactique navale sans se rencontrer avec l'un ou même l'ensemble des auteurs français<sup>2</sup>. » Quant à Mahan, il n'a pas caché son admiration envers la pensée navale française : « Le génie et l'éducation des Français les ont conduits à examiner plus soigneusement que les Anglais les causes des événements navals et leurs relations les uns avec les autres », écrit-il dans l'introduction de son maître-ouvrage<sup>3</sup>.

Que le génie et l'éducation aient eu leur part dans cette affaire, c'est pour le moins probable. La passion des principes clairs et distincts, le goût de l'analyse, la tendance à systématiser furent bien, du XVII<sup>e</sup> siècle aux années 1960, des caractéristiques dominantes de la culture française. Elles sont perceptibles en marine comme ailleurs, par contraste avec une Angleterre moins théoricienne qu'empiriste. Mais il est un autre facteur à ne pas perdre de vue : à partir des années 1690-1700, l'Angleterre, pourtant deux fois moins peuplée que la France, lança plus de navires de guerre. Pour la France en effet, la priorité absolue était la défense de ses frontières terrestres, souci dont l'Angleterre était pratiquement exempte vu son insularité. Dès lors, la marine devint chez nous la parente pauvre des budgets militaires et c'est une guerre du faible au fort que durent envisager les marins français. Or, note finement l'amiral Daveluy, « pour le parti le plus fort, la tactique et la stratégie se réduisent à la plus simple expression, tandis que le parti le plus faible aura besoin de les comprimer pour en exprimer tout

---

1. Michel Depeyre, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998.

2. Lettre de l'amiral Jervis à Lord Howick (1806), citée par l'amiral François Caron, préface à la réédition de *L'Art de la guerre sur mer* du vicomte de Grenier, Paris, Institut de stratégie comparée, 2013, p. 7.

3. Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Boston, Little, Brown and Company, 1890, p. V.

le jus<sup>4</sup>». Platon n'aurait pas mieux dit, lui qui, dans *Le Banquet*, présente l'indigence comme le plus sûr aiguillon de l'ingéniosité.

Mais ici surgit une nouvelle objection : à quoi bon une pensée navale française, puisqu'elle n'a jamais empêché nos escadres d'être battues ? Et nos sceptiques d'énumérer, avec un masochisme très français lui aussi, la kyrielle de nos désastres : la Hougue en 1692, Lagos et les Cardinaux en 1759, les Saintes en 1782, sans oublier bien sûr le bouquet final, Trafalgar en 1805. À cela, deux réponses possibles. La première consiste en une autre énumération, celle des victoires françaises sur la Royal Navy, telles Bévésiers en 1690, Porto Praya et Chesapeake en 1781 ; mais il faut convenir qu'on en trouve moins et qu'elles sont moins spectaculaires. La seconde réponse est de loin la meilleure : la pertinence d'une stratégie navale ne se mesure pas aux batailles gagnées ou perdues, parce que la guerre sur mer n'obéit pas aux mêmes règles que la guerre sur terre.

Ce qui rend les batailles si cruciales dans la guerre terrestre, c'est qu'elle a généralement pour enjeu un territoire. Or, dans la plupart des cas, il n'est pas possible de conquérir ce territoire sans battre les forces qui le défendent, ni de le défendre sans battre les forces qui l'attaquent. Mais la mer n'est pas un territoire : elle est une étendue inhabitable, une immense voie de communications qu'on ne peut ni occuper, ni fortifier. Au mieux parvient-on à y exercer un contrôle local et momentané. Dès lors, y battre l'ennemi la veille ne l'empêche pas d'y transiter le lendemain, ou ailleurs. C'est pourquoi le lien entre succès tactique et victoire stratégique est beaucoup plus ténu dans la guerre navale que dans la guerre terrestre. La victoire s'y mesure moins au nombre de vaisseaux ennemis coulés ou capturés qu'à la sauvegarde des flux maritimes vitaux et éventuellement des possessions d'outre-mer.

Relue à cette aune, la stratégie navale française à l'ère de la voile fut beaucoup plus payante qu'on ne l'a longtemps pensé. Un bon exemple en est donné par la bataille du cap Finisterre, livrée au large de l'Espagne le 25 octobre 1747, au cours de laquelle vingt vaisseaux anglais attaquèrent huit vaisseaux français et en capturèrent six : défaite tactique incontestable, mais nette victoire stratégique, puisque le convoi de deux cent cinquante-deux navires qui constituait l'enjeu du combat réussit à échapper aux Anglais. Des faits analogues, on en retrouve dans toutes les guerres franco-britanniques du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'infériorité numérique de nos escadres y fut en grande partie compensée par leur esprit de sacrifice, qui permit de maintenir ouvertes les communications maritimes et de sauvegarder les Antilles, bien plus importantes pour l'économie française de ce temps-là que l'Inde et le Canada.

---

4. René Daveluy, *L'Esprit de la guerre navale*, t. III (*L'Organisation des forces*), Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1910, p. 168.

Il fallut en définitive attendre les lendemains de Trafalgar pour assister à une paralysie avancée – quoique pas absolue – des escadres et du commerce français. Mais ce désastre résulta surtout des séquelles de la Révolution, qui avait totalement désorganisé la marine, sans parler de l'incompétence abyssale de Napoléon en fait de guerre sur mer. L'erreur de Mahan et de ses disciples, y compris français, a été de relire toute notre histoire navale à la lumière de Trafalgar, comme si cette bataille constituait l'aboutissement inéluctable et indépassable d'un déclin commencé vers 1700. Or, elle apparaît bien plutôt comme une parenthèse : vingt-deux ans auparavant, la flotte de Louis XVI avait battu la Royal Navy dans la guerre d'Amérique, et vingt-cinq ans après, la flotte de Charles X débarquait 35 000 hommes sur les côtes de l'Algérie dans ce qui fut la plus grande opération amphibie de la marine à voile. Du reste, la France garda son deuxième rang naval mondial jusque vers 1900, et si sa flotte, en tonnage, arrive aujourd'hui en sixième position après celles des États-Unis, de la Russie, de la Chine, de l'Angleterre et du Japon, elle appartient au trio de tête avec l'US Navy et la Royal Navy en termes de capacités opérationnelles. Quant à son domaine maritime, il est le deuxième au monde avec 11 millions de kilomètres carrés de zones économiques exclusives réparties dans tous les océans, hormis l'Arctique. Pour un pays soi-disant prisonnier de son atavisme continental, ce n'est tout de même pas si mal !

Il faut donc se libérer des mythes incapacitants et aller de l'avant. La découverte ou la redécouverte de la pensée navale française peut y contribuer. C'est dans cet esprit qu'a été conçue cette petite anthologie. Pierre d'attente pour un travail plus ample, elle ne vise nullement à l'exhaustivité : nombre d'auteurs importants en leur temps n'y apparaissent pas, non plus que nombre de débats technico-tactiques fort intéressants pour l'historien, mais sans grand écho dans le paysage stratégique de 2014. Ont été privilégiés en revanche les thèmes qui, *mutatis mutandis*, ont encore quelque chose à nous dire de la guerre navale et de cet ensemble plus vaste qu'est la stratégie maritime dans ses multiples déclinaisons – coopération avec les forces terrestres et aériennes, dissuasion, prévention, protection, blocus, diplomatie navale, etc. –, du temps de paix au temps de guerre en passant par le temps de crise. Les lecteurs exercés aux analogies stratégiques percevront au premier coup d'œil ces correspondances entre le passé et le présent ; on y reviendra en conclusion pour ceux qui le sont moins.

Une particularité de cette anthologie est qu'y ont été inclus trois auteurs de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Malouet, Barbier de La Serre et Lapeyrouse-Bonfils, tombés dans un large oubli et dont les écrits, en première instance, relèvent plus de l'histoire que de la stratégie. Mais cette impression est trompeuse. Marqués au fer rouge par les désastres navals de la Révolution et de l'Empire, les trois hommes réagissent de la même façon : ils procèdent à une véritable psychanalyse maritime de la France, identifiant les

handicaps géographiques mais aussi sociopolitiques et culturels ayant pesé sur ses deux marines, la militaire et la marchande, dont ils montrent fort bien l'interdépendance. Ils illustrent d'autre part ce que le général Poirier appelait le « complexe de Polybe », soit la propension des vaincus à se mettre à l'école des vainqueurs – en l'occurrence des Anglais. Bien que leurs analyses puissent être contestées sur tel ou tel point particulier, il y a là une radioscopie de la puissance maritime transcendant l'approche étroitement tactique de leurs prédécesseurs, Richelieu et Vauban exceptés. Comme Guibert ou Clausewitz, ces auteurs ont compris que la guerre est un fait social total : elle n'implique pas seulement les hommes et les matériels présents sur le champ de bataille, mais réfracte l'ensemble des structures ayant permis leur déploiement ainsi que les idéaux et les intérêts pour lesquels les combattants acceptent de risquer leurs vies. La prise en compte de ces données est indispensable à une analyse stratégique digne de ce nom, puisque la stratégie, disait Sun Tzu, commence par la compréhension extensive de soi et de l'ennemi.

En lisant Malouet, et plus encore Barbier de La Serre et Lapeyrouse-Bonfils, on leur trouvera peut-être un air de déjà-vu. Et pour cause : l'analyse des facteurs de la puissance maritime qui a rendu Mahan célèbre est presque intégralement empruntée à – pour ne pas dire recopiée dans – Lapeyrouse-Bonfils<sup>5</sup>. L'historien-stratégiste américain eut d'ailleurs l'honnêteté de reconnaître sa dette envers son devancier français, dont il salua la « manière philosophique de résumer les causes et les effets dans l'histoire générale liée aux affaires maritimes<sup>6</sup> ». Or, comme Lapeyrouse-Bonfils s'inspirait largement de Barbier et que ce dernier devait lui-même avoir lu Malouet, sans préjuger de sources communes aux trois hommes qu'il faut sans doute chercher dans les parages de Montesquieu et de l'abbé Raynal, l'hommage de Mahan honore en fait tout un pan de la pensée navale française. Sous ce rapport, le XX<sup>e</sup> siècle n'a pas démerité, preuve en est que l'US Navy a fait traduire un volume de morceaux choisis de l'amiral Castex en 1994<sup>7</sup>. Qui a dit que la stratégie navale était une discipline réservée aux Anglo-Saxons ?

---

5. L'analyse en question constitue le début de *The Influence of Sea Power upon History*.

6. Cité par Bruno Colson, « Histoire et stratégie dans la pensée navale américaine », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, vol. II, Paris, Fondation pour les études de Défense nationale, 1992, p. 165.

7. Raoul Castex, *Strategic Theories*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994.





# Richelieu (1585-1642)

La vie et l'œuvre d'Armand Jean du Plessis, cardinal de Richelieu, semblent placées sous le signe du paradoxe. Malgré une vocation militaire affirmée, il fut incité à embrasser la carrière ecclésiastique afin de conserver à sa famille les modestes bénéfices qui provenaient de l'évêché de Luçon ; mais c'est comme principal ministre de Louis XIII, de 1624 à 1642, qu'il passa à la postérité. De même, s'il apparaît comme un fondateur aux desseins parfois visionnaires en politique étrangère et militaire comme en matière d'organisation interne de l'État, il n'eut pas le temps de voir ses entreprises et sa pugnacité pleinement récompensées. À son arrivée au pouvoir, il hérita d'une situation extraordinairement difficile : séquelles des guerres de Religion, structure étatique fragilisée par la puissance des grands féodaux et des huguenots, contexte géostratégique trouble, la France étant prise en tenaille entre l'Espagne et ses extensions aux Pays-Bas, en Italie ou en Franche-Comté et toujours menacée par l'étroite connivence entre les Habsbourg d'Autriche et ceux d'Espagne. Depuis 1618 d'autre part, l'environnement européen était marqué par la terrible guerre de Trente Ans, dont Richelieu ne vit pas l'issue tardive en 1648, précédée par des victoires françaises qui permirent l'occupation de l'Artois, de l'Alsace et du Roussillon.

Ce terrible embrasement opposa dans un premier temps le Habsbourg d'Autriche à ses sujets protestants. Il se mua cependant en un conflit européen au sein duquel la France, ne fût-ce que pour rompre l'encerclement dont elle était l'objet, dut intervenir aux côtés des princes protestants, également soutenus par la Suède et les Provinces-Unies. Par cette intervention, notre pays, fidèle à sa tradition d'indépendance diplomatique, réussit à conjurer le risque d'une hégémonie européenne austro-espagnole. C'est dans ce contexte délicat que Richelieu tenta de donner une marine unifiée, disciplinée et modernisée à un pays aux mentalités continentales, rentières et réfractaires à toute prise de risque. Il s'essaya également, par des mesures quelque peu dirigistes, à stimuler le commerce extérieur de la France, luttant contre la mauvaise insertion du pays dans les circuits de l'économie internationale par la création de compagnies qui devaient accompagner le développement colonial de la France au Canada, aux Antilles ainsi que sur la route des Indes orientales. Si une grande part de ce programme ne fut effectivement mise en œuvre que sous le règne de Louis XIV, Richelieu apparaît bien comme le « fondateur » d'un véritable projet maritime pour la France dont Colbert, en un contexte sans doute plus propice, fut le « réalisateur<sup>1</sup> ».

---

1. Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, Paris, Perrin, 2010.

Dans son célèbre *Testament politique*, Richelieu – ou tout au moins la plume s’exprimant en son nom – s’efforce de brosser un tableau d’ensemble de la situation géopolitique de la France, des menaces à connotation navale dont elle est l’objet, des vulnérabilités maritimes de ses adversaires ainsi que des bénéfices économiques, stratégiques et politiques dont elle pourrait jouir si elle était forte sur mer, en quoi il anticipe le concept de *Sea Power*. De ce diagnostic, posé avec un grand réalisme et alliant l’acuité d’analyse à la rigueur conceptuelle, découle l’apport décisif que pourraient constituer pour la France une marine militaire et une flotte marchande dignes de ce nom.

## *Testament politique* (vers 1630-1638)<sup>2</sup>

### **Qui traite de la puissance sur la mer**

La puissance des armes requiert non seulement que le Roi soit fort sur la terre, mais aussi qu'il soit puissant sur la mer.

Lorsqu'Antonio Pérez fut reçu en France par le feu Roi, votre Père, et que, pour lui faire passer sa misère avec douceur, il lui eût assuré un bon appointment, cet étranger, désirant reconnaître l'obligation qu'il avait à ce grand Roi et faire voir que, s'il était malheureux, il n'était pas ingrat, donna en trois mots trois conseils qui ne sont pas de petite considération : *Roma, consejo y mar*<sup>3</sup> [...].

La mer est celui de tous les héritages sur lequel tous les souverains prétendent plus de part, et cependant c'est celui sur lequel les droits de chacun sont moins éclaircis<sup>4</sup>. L'empire de cet élément ne fut jamais bien assuré à personne; il a été sujet à divers changements selon l'inconstance de sa nature, si sujet au vent qu'il s'abandonne à celui qui le flatte le plus, et dont la puissance est si déréglée qu'il se tient en état de le posséder par violence contre tous ceux qui pourraient lui disputer. En un mot, les titres de cette domination sont la force et non la raison: il faut être puissant pour prétendre à cet héritage.

Pour agir avec ordre et méthode en ce point, il faut considérer l'Océan et la Méditerranée séparément et faire distinction des vaisseaux ronds et utiles en ces deux mers et des galères dont l'usage n'est bon qu'en celle que la nature semble avoir réservé expressément entre les terres pour l'exposer à moins de tempête et lui donner plus d'abri.

Jamais un grand État ne doit être en état de pouvoir recevoir une injure sans pouvoir en prendre revanche. Et, partant, l'Angleterre étant située comme elle est, si la France n'était puissante en vaisseaux, elle pourrait entreprendre à son préjudice ce que bon lui semblerait sans crainte de retour. Elle pourrait empêcher nos pêches, troubler notre commerce et faire, en gardant les embouchures de nos grandes rivières, payer tels droits

---

2. Le *Testament politique* ou *Les Maximes d'État de Monsieur le cardinal de Richelieu* a été édité pour la première fois à Amsterdam en 1688 et a connu de nombreuses rééditions jusqu'à nos jours.

3. Antonio Pérez (1539-1611), diplomate espagnol inculpé de complot et d'hérésie dans son pays, trouva refuge en France auprès du roi Henri IV, père de Louis XIII auquel est adressé le *Testament politique*. La formule *Roma, consejo y mar* signifie qu'un grand monarque doit soigner ses relations avec la papauté, avec son conseil (ses ministres) et se doter de moyens d'action sur mer.

4. Espace inhabitable, donc difficilement contrôlable, la mer oscille juridiquement entre le statut de *res nullius* et de *res omnium*. Elle n'est à personne et à tout le monde. Cette ambiguïté en fait un espace très disputé.

que bon lui semblerait à nos marchands. Elle pourrait descendre impunément dans nos îles, et même dans nos côtes<sup>5</sup>. Enfin, la situation du pays natal de cette nation orgueilleuse lui ôtant tout lieu de craindre les plus grandes puissances de la terre et l'ancienne envie qu'elle a contre ce royaume<sup>6</sup> lui donneraient apparemment lieu de tout oser lorsque notre faiblesse nous ôterait tout moyen de rien entreprendre à son préjudice.

L'insolence qu'elle fit du temps du feu Roi au duc de Sully [oblige] à se mettre en état [de] n'en souffrir plus de pareille. Ce duc, choisi par Henri le Grand pour faire une ambassade extraordinaire en Angleterre, s'étant embarqué à Calais dans un vaisseau français qui portait le pavillon français au grand mât, ne fut pas plutôt à mi-canal que, rencontrant une roberge<sup>7</sup> qui venait pour le recevoir, celui qui la commandait fit commandement au vaisseau français de mettre pavillon bas. Ce duc, croyant que sa qualité le garantissait d'un tel affront, le refusa avec audace, mais, ce refus étant suivi de trois coups de canon à boulet qui, perçant le vaisseau, percèrent le cœur aux bons Français, la force le contraignit à ce dont la raison le devait défendre [...].

La raison veut qu'on prenne un expédient qui [...] donne lieu à la conservation de la bonne intelligence qui est désirable entre tous les princes de la chrétienté. Entre beaucoup qui peuvent être proposés, ceux qui suivent sont, à mon avis, les plus praticables : on pourrait convenir que les vaisseaux français, rencontrant les Anglais sur les côtes d'Angleterre, salueraient les premiers et baisseraient le pavillon, et, lorsque les vaisseaux anglais rencontreraient les vaisseaux français sur les côtes de France, ils leur rendraient les mêmes honneurs à condition que, lorsque les flottes anglaises et françaises se rencontreraient hors des côtes des deux royaumes, chacune ferait sa route sans autre cérémonie [...].

On pourrait aussi arrêter que, sans avoir égard aux côtes de France et d'Angleterre, la flotte la plus nombreuse en vaisseaux de guerre serait saluée de celle qui le serait moins [...]. Quelque expédient qu'on prenne à ce sujet, pourvu qu'il soit égal de toutes parts, il sera juste si Votre Majesté est forte à la mer. Je ne sais si ce qui serait raisonnable semblera tel aux Anglais, tellement aveuglés en telle matière qu'ils ne connaissent autre équité que la force.

---

5. Toutes ces menaces se concrétiseront effectivement pendant la guerre de Sept Ans (1756-1763) puis pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, de 1793 à 1814.

6. Allusion au titre de « roi de France » pris par Édouard III d'Angleterre au début de la guerre de Cent Ans et que ses successeurs conservèrent jusqu'en 1801.

7. Navire de guerre anglais.

L'utilité que les Espagnols, qui font gloire d'être nos ennemis présents, tirent des Indes<sup>8</sup>, les oblige d'être forts à la mer. La raison d'une bonne politique ne nous permet pas d'y être faibles, mais elle veut que nous soyons en état de nous opposer aux desseins qu'ils pourraient avoir contre nous et de traverser leurs entreprises. Si Votre Majesté est puissante à la mer, la juste appréhension qu'aura l'Espagne de voir attaquer ses forces, unique source de sa subsistance, qu'on descende dans ses côtes qui ont plus de six cents lieues d'étendue, qu'on surprenne quelques-unes de ces places toutes faibles qui sont en grand nombre, cette appréhension, dis-je, l'obligera à être si puissante sur la mer et à tenir ses garnisons si fortes que la grande part des revenus des Indes se consommera en frais pour avoir le tout et, si ce qui lui restera suffit pour conserver ses États, au moins aura-t-on cet avantage qu'il ne lui donnera plus moyen de troubler ceux de leurs voisins comme elle a fait jusqu'à présent [...].

Votre Majesté ayant des alliés si éloignés de ce royaume qu'on ne peut avoir communication avec eux que par la mer<sup>9</sup>, s'ils voient la France dénuée de moyens nécessaires pour les secourir en certaines occasions, il serait aisé aux ennemis du bonheur des uns et des autres de mettre la même division entre les esprits qu'il y a entre les États. Au lieu que, si vos forces maritimes sont considérables [...], ils demeureront étroitement unis de cœur et d'affection à cet État.

Il semble que la nature ait voulu offrir l'empire de la mer à la France pour l'avantageuse situation de ses deux côtes également pourvues d'excellents ports aux deux mers océane et Méditerranée. La seule Bretagne contient les plus beaux qui soient dans l'Océan, et la Provence [...] en a beaucoup plus de grands et d'assurés que l'Espagne et l'Italie tout ensemble.

La séparation des États qui forment le corps de la monarchie espagnole en rend la conservation si difficile que, pour leur donner quelque liaison, l'unique moyen qu'ait l'Espagne est l'entretien d'[un] grand nombre de vaisseaux en l'Océan et de galères en la Méditerranée, qui, par leur trajet continu, réunissent en quelque façon les membres à leur chef, portent et rapportent les choses nécessaires à leur subsistance, les ordres de ce qui doit être entrepris, les chefs pour commander, les soldats pour exécuter, l'argent qui est non seulement le nerf de la guerre, mais aussi la graisse de la paix<sup>10</sup>. Dont il s'ensuit que, si on empêche la liberté de tels trajets, ces États qui ne peuvent subsister d'eux-mêmes, ne sauraient éviter la confusion, la faiblesse et toutes les désolations dont

---

8. Les Indes occidentales, c'est-à-dire les Amériques.

9. Parme et Mantoue notamment, qui résistaient aux entreprises espagnoles en Italie.

10. L'Espagne possède à l'époque les Pays-Bas, le Milanais, la Toscane, Naples et la Sicile, contrées avec lesquelles elle ne peut communiquer que par des routes maritimes passant devant les côtes françaises.

Dieu menace les royaumes divisés. Or, comme la côte [méditerranéenne de la France] sépare l'Espagne de tous les États possédés en Italie par leur roi, ainsi il semble que la Providence de Dieu, qui veut tenir les choses en balance<sup>11</sup>, a voulu que la situation de la France séparât les États d'Espagne pour les affaiblir en les divisant [...].

Avec trente galères [en Méditerranée], Votre Majesté [n'égalera] pas seulement la puissance d'Espagne [...], mais elle la surmontera par la raison de l'union qui redouble la puissance des forces qu'elle unit. Vos galères pouvant demeurer en corps soit à Marseille, soit à Toulon, elles seront toujours en état de s'opposer à la jonction de celles d'Espagne et d'Italie, tellement séparées par la situation de ce royaume qu'elles ne peuvent s'assembler sans passer à la vue des ports et des rades de Provence [...]. Par ce moyen Votre Majesté conservera la liberté aux princes d'Italie qui ont été jusqu'à présent comme esclaves du roi d'Espagne. Elle redonnera le cœur à ceux qui ont voulu secouer le joug de cette tyrannie, qu'ils ne supportent que parce qu'ils ne peuvent s'en délivrer, et fomentera l'affection de ceux qui ont le cœur français [...].

Cette force ne tiendra pas seulement l'Espagne en bride, mais elle fera que le Grand Seigneur et ses sujets, qui ne mesurent la puissance des rois éloignés que par celle qu'ils ont à la mer, seront plus soigneux qu'ils n'ont été jusqu'à présent d'entretenir les traités faits avec eux<sup>12</sup>. Alger, Tunis et toute la côte de Barbarie respectera et craindra votre puissance, au lieu que, jusqu'à présent, ils l'ont méprisée avec une infidélité incroyable. En ce cas, ou ces barbares vivront volontairement en paix avec les sujets de Votre Majesté, ou, s'ils ne sont pas assez sages pour venir à ce point, on les contiendra par la force à ce quoi ils n'auront pas voulu condescendre par raison<sup>13</sup> [...].

### **Qui traite du commerce comme une dépendance de la puissance de la mer**

C'est un dire commun, mais véritable, qu'ainsi que les États augmentent souvent leur étendue par la guerre, ils s'enrichissent ordinairement dans la paix par le commerce.

L'opulence des Hollandais, qui, à proprement parler, ne sont qu'une poignée de gens, réduits à un coin de la terre où il n'y a que des eaux et des prairies, est un exemple et une preuve de l'utilité du commerce qui ne reçoit point de contestation. Bien que

---

11. Par «balance», Richelieu entend ici le principe d'équilibre des puissances, condition de la paix et objectif principal de sa politique étrangère.

12. Le «Grand Seigneur» est le sultan ottoman, avec lequel la France avait conclu une alliance de revers contre les Habsbourg d'Autriche en 1536. Cette alliance se poursuivit tant bien que mal jusqu'à la fin de l'Ancien Régime mais fut régulièrement troublée par les Barbaresques, corsaires maghrébins qui, théoriquement vassaux du sultan, n'en attaquaient pas moins le commerce français.

13. De fait, la marine française mena de nombreuses expéditions punitives contre les Barbaresques jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle.

cette nation ne retire de son pays que du beurre et du fromage, elle fournit presque à tout le reste de l'Europe la plus grande partie de ce qui est nécessaire. La navigation l'a rendue si célèbre et si puissante par toutes les parties du monde qu'après s'être rendue maîtresse du commerce aux Indes orientales au préjudice des Portugais, qui y étaient depuis longtemps établis<sup>14</sup>, elle ne donne pas peu d'affaires aux Espagnols dans les Indes occidentales, où elle occupe la plus grande partie du Brésil<sup>15</sup> [...].

La ville de Gênes, qui n'a que des rochers en partage, fait si bien valoir son négoce qu'on peut, sans contredit, la dire la plus riche d'Italie; et l'Espagne aurait de la peine à conserver une partie de sa domination sans le secours qu'elle reçoit des Indes<sup>16</sup>. La seule France, pour être trop abondante en elle-même, [a] jusques à présent négligé [le commerce maritime], bien qu'elle puisse le faire aussi commodément que ses voisins, et se [passer], par ce moyen, de l'assistance qu'ils ne lui donnent, en cette occasion, qu'à ses propres dépens.

La pêche de la mer océane est le plus facile et le plus utile commerce qui puisse être fait en ce royaume [...]. Ce commerce est d'autant plus aisé que nous avons un grand nombre de matelots qui, jusques à présent, ont été chercher emploi chez nos ennemis pour n'en trouver pas en leur pays. Et nous ne tirerions pas seulement le fruit des morues et des harengs, mais, ayant de quoi occuper nos mariniers, au lieu d'être contraints de fortifier nos ennemis en nous affaiblissant, nous pouvons porter en Espagne et autres pays étrangers ce qu'ils ne nous ont apporté jusques à présent que par le moyen [des matelots français] qui les servent.

La France est si fertile en blés et si abondante en vin et si remplie de lin et de chanvre pour faire les toiles et cordages nécessaires à la navigation, que l'Espagne, l'Angleterre et tous nos voisins ont besoin d'y avoir recours. Pourvu que nous sachions bien nous [servir] des avantages que la nature nous a procurés, nous tirerons l'argent de ceux qui voudront avoir nos marchandises si nécessaires, et nous ne nous chargerons point de beaucoup de leurs denrées, qui nous sont si peu utiles [...].

Quelque utilité que puisse apporter le commerce [maritime], jamais les Français ne s'y attacheront avec ardeur si on ne leur fait voir les moyens aussi aisés [que] la fin en est utile. Un des meilleurs expédients qu'on puisse prendre pour les animer à leur

---

14. Les Indes orientales sont l'Inde proprement dite et l'Indonésie, où les Hollandais ont fondé Batavia – actuelle Jakarta – en 1619.

15. L'Espagne prit le contrôle du Brésil pendant la période où elle annexa le Portugal (1580-1640); les Hollandais lui disputèrent cette colonie de 1630 à 1654.

16. Ce sont en effet l'or et l'argent des mines d'Amérique qui permettent à l'Espagne d'entretenir les forces terrestres et navales grâce auxquelles elle contrôle ses dépendances européennes.

propre bien est qu'il plaise à Sa Majesté de leur vendre tous les ans à bon marché de ses vaisseaux, à condition qu'ils s'en serviroient au trafic et ne les pourront vendre hors du royaume [...].

Outre le profit des particuliers, l'État recevra un grand avantage d'un tel ordre, en ce que les marchands se trouveront dans cinq ou six ans considérables par le nombre de leurs vaisseaux et en état d'en assister le royaume, s'il en a besoin, ainsi qu'il se pratique en Angleterre, où le roi se sert, en cas de guerre, de ceux de ses sujets, sans lesquels il ne serait pas si puissant qu'il est sur la mer [...].

—

# Vauban (1633-1707)

Issu d'une famille de petite noblesse nivernaise, Sébastien Le Prestre de Vauban manifesta très vite une vocation militaire exceptionnelle. Pendant la Fronde, il servit d'abord dans le régiment – rebelle – du prince de Condé (1651). Fait prisonnier par les forces royales, il fut par la suite dirigé vers les services du chevalier de Clerville, commissaire général des fortifications. Associé à la plupart des campagnes militaires de Louis XIV, il s'illustra par la construction de plus de cent places fortes, et plus généralement par l'éminence des services qu'il rendit. Ce n'est cependant qu'en 1703 que lui fut conférée la dignité de maréchal.

Penseur aux larges vues, Vauban a été victime du succès de son « système d'ouvrage d'art », qui a longtemps fait oublier ses lumières dans d'autres domaines aussi variés que l'agronomie, la démographie, la fiscalité ou les travaux publics ; ses vues en la matière ont, il est vrai, été éclipsées en leur temps par celles des contemporains célèbres comme Colbert ou Louvois. De même a-t-on peu retenu les réflexions de Vauban sur la stratégie maritime. Le maître de la fortification bastionnée, du plan en étoile et de l'urbanisme militaire n'a pourtant pas répugné à réfléchir aux moyens pour la France de contrer la puissance navale de ses voisins : il leur a consacré en 1695 un passionnant mémoire.

Le contexte est celui de la terrible guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697), dans laquelle la France affronte pratiquement toute l'Europe. La marine française, qui a atteint son apogée vers 1690, marque désormais le pas, priorité étant donnée aux fronts terrestres afin de conjurer les menaces d'invasion qui pèsent sur le pays. La modélisation de la situation à laquelle procède Vauban identifie deux adversaires principaux dont l'affaiblissement permettrait de renverser le rapport de force : l'Angleterre et la Hollande, véritables « arcs-boutants » de la coalition anti-française. Autant la France est peu insérée dans le trafic maritime, autant ces deux pays en dépendent. Cette différence incline Vauban à préconiser l'emploi d'une stratégie navale qu'aujourd'hui l'on qualifierait d'asymétrique : l'attaque du commerce, ou guerre de course, beaucoup moins coûteuse que la guerre d'escadre vu la modestie des moyens qu'elle engage, et pour laquelle la France bénéficie de sa situation géostratégique à proximité des grandes routes maritimes d'Europe. Pour encourager cette activité peu pratiquée dans le royaume, il faut conférer des privilèges suffisants à ceux qui durablement s'y engageraient.

Après de brillants résultats à la charnière des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la guerre de course s'est en fait avérée une impasse, dégénéralant en une multitude de petites entreprises sans envergure ni plan d'ensemble. Vauban n'en a pas moins eu le mérite d'identifier la vulnérabilité principale des thalassocraties, leçon que ne perdront plus de vue les penseurs navals français.

## *Mémoire concernant la caprerie (1695)*<sup>1</sup>

[Si] on se donne la peine d'examiner la puissance de tous les États ligués contre nous, on trouvera que leurs forces sont formidables par rapport aux nôtres, qu'elles les doublent et surpassent de beaucoup, et que si nous leur avons résisté des sept ou huit années, et même fait des progrès considérables sur eux, ce n'a été que par la bonne conduite du Roi et en faisant des efforts extraordinaires qui, venant à s'épuiser, pourraient lui ôter peu à peu le moyen de les soutenir avec toute la hauteur du passé, et même le réduire à une fâcheuse défensive, par terre et par mer<sup>2</sup> [...]. Je ne prétends pas parler de la défensive de terre, ce n'en est pas ici le lieu, et le Roi a ses vues particulières de ce côté-là, sur lesquelles Sa Majesté peut former différents desseins, mais bien de celle que nous pouvons faire par mer, qui paraisse presque la seule d'où l'on ose se promettre quelque avantage, eu égard à la situation présente des affaires.

Il n'est pas besoin d'être un grand clerc pour savoir que les Anglais et Hollandais sont les principaux arcs-boutants de la ligue<sup>3</sup>; qu'ils la soutiennent par la guerre qu'ils nous font conjointement avec les autres puissances intéressées, et qu'ils la fomentent sans cesse par l'argent qu'ils distribuent annuellement au duc de Savoie, aux princes d'Allemagne et aux autres alliés [...]. Ainsi la France doit considérer les Anglais et les Hollandais comme ses véritables ennemis qui, non contents de la guerroyer ouvertement et à toute outrance par terre et par mer, lui suscitent tous les autres ennemis qu'ils peuvent par le moyen de leur argent. Or cet argent ne vient pas de leur pays, nous savons qu'il n'y a que celui que le commerce y attire; il ne provient pas non plus des fruits que la terre y produit, elle n'en rapporte que peu, et ce peu ne va pas jusqu'à leur fournir le nécessaire à la vie, tels que sont les blés, les vins, les eaux-de-vie, les sels, les huiles, les chanvres, les toiles, les bois et mille autres sortes de denrées qui abondent dans le nôtre. Cependant toutes ces marchandises [...] y abondent tellement qu'ils en fournissent jusqu'aux parties les plus reculées de la terre, d'où ils rapportent en échange une infinité d'argent et d'autres marchandises précieuses qu'ils répandent avec grand profit par toute l'Europe, [commerce] qui se fait presque tout par mer et très peu par terre; car c'est par là qu'ils l'ont établi, qu'ils le soutiennent dans toutes les parties habitées de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique, où ces nations l'exercent avec toute

---

1. Le « Mémoire concernant la caprerie, la course et les privilèges, dont elle a besoin pour se pouvoir établir, les moyens de la faire avec succès sans hasarder d'affaires générales, et sans qu'il en puisse coûter que très peu de chose à Sa Majesté » est reproduit dans *Les Oisivetés de Monsieur de Vauban*, édition intégrale établie sous la direction de Michèle Virol, Seyssel, Champ Vallon, 2007. Le mot « caprerie » est synonyme de « guerre de course ».

2. La guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697) oppose la France et une coalition comprenant le Saint Empire romain germanique, l'Espagne, la Savoie, l'Angleterre et la Hollande.

3. L'âme de la ligue d'Augsbourg est en effet Guillaume d'Orange (1650-1702), stathouder de Hollande devenu roi d'Angleterre sous le nom de Guillaume III.

l'intelligence et l'habileté possible, par le moyen de la prodigieuse quantité de vaisseaux qui vont et viennent continuellement de chez eux dans toutes les parties du monde, où ils ont des comptoirs établis pour toutes sortes de marchandises [...].

C'est en un mot de là que vient tout le mal que nous souffrons, et c'est ce mal qu'il faut combattre et contre lequel il faut employer toute la force et l'industrie possibles, mais d'une manière intelligente et capable de le pousser à bout ; ce qui arrivera dans peu si, après avoir bien reconnu nos avantages et les moyens d'en profiter, on prend sur cela un parti convenable qui ne se trouve point dans la guerre de terre. Elle ne saurait faire cet effet, car bien que nos armées aient souvent triomphé des leurs, les succès n'ont point donné d'atteinte à leur commerce, parce qu'ils en font peu par terre et que ce peu est hors de notre portée. Ce ne sera point par la guerre de mer en corps d'armées<sup>4</sup>, vu que quelques efforts que nous ayons pu faire jusqu'à présent, les forces qu'ils nous ont opposées ont toujours été égales ou supérieures aux nôtres<sup>5</sup>, et pour cela leur commerce n'a pas laissé d'aller son train. Ce ne sera point non plus par nos conquêtes, puisque nous sommes réduits à la défensive, heureux si nous pouvons empêcher qu'ils n'en fassent sur nous. Ce ne sera point encore par la dévastation et par le dégât que nous pouvons faire chez eux, puisque cela ne pourrait tomber sur les Anglais et Hollandais, dont les pays sont hors de notre portée, pas même sur ceux de l'Empereur, ni sur ceux de la plupart des princes d'Allemagne. Ce ne peut donc être que par la course qui est une guerre de mer subtile et dérobée<sup>6</sup>, dont les coups seront d'autant plus à craindre pour eux qu'ils vont droit à leur couper le nerf de la guerre, ce qui nous doit être infiniment avantageux, puisque d'un côté il est impossible qu'ils puissent éviter la ruine de leur commerce<sup>7</sup>, que par des frais immenses qui les épuiseront sans y pouvoir que très faiblement remédier, et que d'autre [part] ils ne pourront nous rendre la pareille, puisque nous [n']avons que peu ou point [de commerce] étranger [...].

Que si pour ne point laisser de scrupule dans l'esprit, on vient à examiner toutes les différentes applications qu'on peut faire de nos forces navales, on trouvera que tous les armements de mer que le Roi peut faire ne sauraient avoir d'autres vues que le siège de quelque place maritime, secours de quelque autre, l'empêchement des descentes dans notre pays<sup>8</sup>, le moyen d'en faire dans ceux des ennemis, la conservation de notre commerce et la destruction du leur. Voilà bien sûrement toutes les vues générales qu'on

---

4. C'est-à-dire la guerre d'escadre, par opposition à la guerre de course.

5. Au début de la guerre, l'Angleterre avait 100 vaisseaux de ligne, la Hollande 66, contre 120 vaisseaux français seulement.

6. « Nous dirions aujourd'hui « guerre asymétrique ».

7. « L'année 1684, le Roi ayant guerre avec les Génois, Sa Majesté prêta ses vaisseaux, gratis, à ses officiers de marine qui en armèrent 40, tant grands que petits, au moyen desquels ils leur prirent, brûlèrent ou coulèrent à fond 300 bâtiments en six mois de temps, ce qui les oblige à venir demander la paix, à quoi le bombardement n'aurait pu les réduire. » (note de Vauban)

8. Une descente est un débarquement ponctuel, un raid visant à rançonner une ville littorale ou à détruire une base navale ennemie.

peut avoir sur la guerre de mer et auxquelles se doivent nécessairement rapporter les [vues] particulières.

Si nous étions maîtres de la mer, et que les forces de la terre y pussent correspondre<sup>9</sup>, le Roi serait à même de choisir celle de ces vues qui conviendrait le mieux à ses affaires, selon les conjonctures qui s'offriraient ; en conséquence de quoi Sa Majesté pourrait former tels desseins qu'il lui plairait ; mais loin d'en être les maîtres, nous n'en partageons pas seulement la supériorité avec eux, et on peut dire sans se flatter qu'elle est toute de leur côté<sup>10</sup> [...].

Il faut donc donner un autre tour à la guerre de mer et voir par quel expédient nous pourrions parvenir à la leur rendre dure et incommode plus que du passé. Il ne sera peut-être pas difficile de se contenter là-dessus, si on veut s'en donner la peine, et encore moins, d'en trouver les moyens. Il n'y a qu'à voir la carte de l'Europe et bien examiner les situations et propriétés des différents États qui la composent, spécialement de ceux qui approchent ou environnent ce royaume, par rapport à nos côtes et à nos ports de mer ; si après cela on fait réflexion au grand commerce des ennemis, et au peu que nous en avons en comparaison d'eux, et à l'usage que nous pouvons faire des galères dans l'Océan<sup>11</sup>, on trouvera que la France a des avantages pour la course qui surpassent en tout et partout ceux de ses voisins, et qu'il n'y a pas d'État dans le monde mieux situé qu'elle pour la guerre de terre et de mer, mais spécialement pour celle de mer, qui peut le mieux nous convenir, qui n'est autre que la course appuyée et bien soutenue, parce que tout le commerce de ses ennemis passe et repasse à portée de ses côtes et de ses ports les plus considérables.

Par exemple, tout celui des Espagnols, des Anglais, des Hollandais et autres peuples du Nord, en Italie, au Levant et en Barbarie, passe et repasse à portée de Marseille, de Toulon et de tous les autres ports de la Méditerranée [...]. Dunkerque n'est pas moins bien situé pour courir sur le commerce d'Angleterre et d'Écosse, des Pays-Bas catholiques, de Hollande, de Danemark, Suède, Norvège, Moscovie et Groenland, et sur toutes les pêches de harengs, de morues et de baleines qui se font dans ces parages, aussi bien que sur le commerce de la Méditerranée, de l'Espagne, de l'Afrique et des Indes orientales et occidentales<sup>12</sup> qui échappe aux corsaires de Brest et de Saint-

---

9. C'est-à-dire si les forces terrestres étaient disponibles pour opérer conjointement avec la marine, par exemple pour un débarquement en Angleterre ; mais lorsque Vauban écrit ce mémoire, elles sont accaparées par la défense des frontières françaises.

10. À preuve la défaite de la Hougue (1690), qui coûta 15 vaisseaux à la marine française, puis les bombardements ou descentes anglo-hollandaises contre Saint-Malo, Brest, Dieppe, Calais, Dunkerque, Granville et certaines îles du littoral français entre 1693 et 1695.

11. Les avantages des galères sont leur faible tirant d'eau, qui leur permet de relâcher à peu près partout, et leur coût très inférieur à celui des vaisseaux ; mais Vauban oublie que la fragilité de ces bâtiments rend dangereux leur déploiement dans l'Atlantique. Dans les années 1880, la jeune école reprendra les mêmes raisonnements et commettra une erreur analogue à propos des torpilleurs.

12. Les Indes occidentales sont les Amériques, les Indes orientales l'Asie du Sud et du Sud-Est.

Malo, soit qu'il passe par la Manche ou par le nord de l'Écosse. Le Havre, Saint-Malo et Brest peuvent aussi investir par leurs corsaires l'Angleterre, l'Écosse et l'Irlande, par la Manche, par l'ouest de l'Irlande et le nord de l'Écosse, comme Dunkerque par l'est de l'Angleterre et de l'Écosse, le nord et l'ouest des Provinces-Unies et Pays-Bas catholiques. À considérer Brest en particulier, on trouvera qu'il est situé comme si Dieu l'avait fait exprès pour être le destructeur du commerce de ces nations-là, puisqu'il est plus que pas un autre à portée de le pouvoir incommoder de quelque côté qu'il puisse venir, soit du sud, de l'ouest ou du nord; il n'y a point de port de mer mieux placé ni mieux disposé [...]. Il est également distant des extrémités du royaume et pour ainsi dire situé sur le milieu du grand chemin de tous les pays du Nord à tous les pays du Sud et de l'Orient. La France a encore plusieurs autres ports propres à la course où on la peut très bien faire, tels que sont Dieppe et Honfleur dans la Manche, Port-Louis, Nantes, La Rochelle, Rochefort, Bayonne dans l'Océan, et plusieurs autres moindres dans l'une et l'autre mer dans lesquels on ne laisserait pas d'armer.

Enfin ce royaume contient de quoi bâtir tous les vaisseaux desquels on peut avoir besoin [pour la guerre de course] et dont il y a déjà grande quantité d'officiers qui ne demandent pas mieux que d'y être employés, et beaucoup de gens capables de fournir aux armements quand ils y verront apparence de gain et d'honneur. Nous savons qu'on l'a déjà faite et qu'on la fait actuellement, mais avec peu de succès par rapport à ce qu'on pourrait faire [...]. Tout cela ne vient que de ce qu'on n'a pas assez connu les avantages de la situation de ce royaume, et les bons effets que la course protégée et bien menée peut y produire, et enfin de ce qu'on s'est fait une fausse idée du mérite des armées navales<sup>13</sup>, qui n'a point du tout répondu à ce que le Roi en avait espéré, et n'y répondra jamais tant que la ligue d'à présent subsistera, parce que vraisemblablement ils seront toujours plus forts à la mer que nous. Il faut donc se réduire à faire la course comme au moyen le plus possible, le plus aisé, le moins cher, le moins hasardeux et le moins à charge à l'État, d'autant même que les pertes n'en retomberont que peu ou point sur le Roi, qui n'hasardera presque rien<sup>14</sup>; à quoi il faut ajouter qu'elle enrichira le royaume, fera quantité de bons officiers au Roi et réduira dans peu ses ennemis à demander la paix à des conditions beaucoup plus raisonnables qu'on n'oserait l'espérer<sup>15</sup> [...].

---

13. C'est-à-dire de la guerre d'escadre.

14. En effet, la guerre de course est avant tout le fait d'investisseurs privés.

15. Vauban a bien compris qu'on ne peut attendre de la course une victoire décisive: elle relève de la guerre d'usure et ne vise donc qu'à préparer une paix négociée.

# Bigot de Morogues (1706-1781)

Fils d'un commissaire de la marine, Sébastien-François Bigot de Morogues entra au Royal-Artillerie en 1723, avant d'intégrer la marine comme sous-lieutenant d'artillerie en 1736. Ce passionné de mathématiques et de physique publia l'année suivante un *Essai de l'application des forces centrales aux effets de la poudre à canon* qui lui valut un siège de correspondant de l'académie des Sciences. Embarqué dès 1737, il acquit une expérience très diversifiée à bord de plusieurs bâtiments en faisant campagne sur les côtes d'Afrique, en Atlantique contre les corsaires de Salé, en Baltique, aux Antilles où il fit naufrage le 13 avril 1741. Il commanda ensuite le *Solebay* en croisière d'escorte côtière ainsi que la *Sirène* en escadre d'évolution dans l'Atlantique, et se révéla bon manœuvrier.

S'adonnant aux sciences en général, Bigot avait l'habitude de réunir chez lui, à Brest, de nombreux officiers instruits et constitua ainsi le premier noyau de l'académie de Marine, officiellement créée en 1752. Il reçut le commandement du *Magnifique* dans l'escadre de Conflans et participa à la bataille des Cardinaux (20 novembre 1759) au cours de laquelle il se distingua à l'arrière-garde en tenant tête à plusieurs vaisseaux anglais. En 1763 parut sa *Tactique navale* qui fut rapidement traduite en anglais<sup>1</sup> et en hollandais. Chef d'escadre en avril 1764, il devint lieutenant général des armées navales en août 1771.

Son traité prolonge la réflexion entamée par le père jésuite Paul Hoste, chapelain de Tourville, dans *L'Art des armées navales ou Traité des évolutions navales* (1697). Dans l'introduction, il réfute l'idée de la bataille décisive sur mer et privilégie la finalité stratégique des évolutions et de la manœuvre. Il met en exergue l'importance de la tactique qui permet à une force navale moins nombreuse, mais plus manœuvrante, d'éviter un combat désavantageux et par là même d'user un adversaire en le contraignant à entretenir des moyens disproportionnés pour la contrer. C'est la stratégie alternative des offensives mineures et de la *Fleet in Being*, dont la seule existence oblige le plus fort à recourir à la stratégie éprouvante du blocus et des croisières.

---

1. Cette traduction anglaise, publiée à Londres en 1767, fut assurée par l'amiral Richard Kempenfeldt, à qui l'on doit deux idées majeures : une insistance sur le blocus et le perfectionnement de la théorie de la *Fleet in Being*. Kempenfeldt conseilla vivement à l'Amirauté britannique d'utiliser le code de signaux mis au point par Bigot de Morogues. (note d'Hugues Eudeline)

## *Tactique navale ou Traité des évolutions et des signaux* (1763)<sup>2</sup>

Les armées de mer ne font point comme celles de terre : ces dernières étant en vue et à portée l'une de l'autre, la moins forte évite difficilement une affaire générale<sup>3</sup>, si l'avantage de sa position ne peut pas la mettre en sûreté. Sur mer, au contraire, l'armée moins nombreuse pouvant manœuvrer avec plus de facilité qu'une grande, sans se séparer, peut quelquefois se dérober à la faveur de la nuit, ou d'un changement de vent, et rendre vaine la poursuite de l'ennemi qu'elle amuse, et à qui elle fait faire de grandes dépenses, et une campagne inutile à ses desseins. Il n'y a pas non plus d'affaires décisives à la mer, c'est-à-dire, d'où dépende entièrement la fin de la guerre ; ni de combats généraux, qu'autant que les deux armées veulent également s'y présenter, si elles manœuvrent bien. Car la mauvaise manœuvre engage aisément une affaire qui devient ensuite générale. D'où il résulte que l'armée la moins forte, si elle est très bien conduite, ne s'engagera qu'autant qu'elle le voudra.

La Marine de France en donne des exemples remarquables<sup>4</sup> où la seule habileté des chefs à conserver les vaisseaux du roi a rempli leur mission malgré des obstacles multipliés. Ainsi la véritable force ou la supériorité consiste moins par mer dans le nombre des vaisseaux et dans la vivacité de l'action, que dans le bon ordre, la science de la manœuvre, le sang-froid et la bonne conduite des capitaines. Car si l'audace et la fermeté des troupes réparent quelquefois par terre les fautes d'un général, par mer, la même audace peut souvent être inutile au succès général et à l'objet particulier d'une campagne, parce qu'à la mer il n'y a point de champ de bataille à gagner ni de places à prendre. Il est donc important de savoir à fond les évolutions navales ; un général consommé dans cette tactique, et secondé par la tranquille bravoure de ses capitaines, formés eux-mêmes aux évolutions et à la manœuvre par une longue expérience, remportera toujours de très grands avantages sur l'ennemi ; je veux dire rendra toujours à l'État les plus grands services que l'on puisse attendre des armées de mer ; et le général fera toujours en même temps respecter le pavillon, soit qu'il batte et qu'il dissipe l'ennemi, soit qu'il trompe sa vigilance, soit enfin qu'il l'amuse, en évitant un combat désavantageux.

---

2. L'ouvrage a été édité à Paris, chez Guérin et Delatour.

3. C'est-à-dire une bataille rangée.

4. « On n'oubliera jamais dans la marine la campagne dite "du large", qui fit tant d'honneur au maréchal de Tourville. » (note de Bigot de Morogues) Cette campagne (1691), souvent présentée par les historiens français et même anglais comme un chef-d'œuvre d'habileté manœuvrière et de tactique navale, permit à Tourville de se jouer d'une escadre anglaise très supérieure, de l'entraîner au large, de l'épuiser avant qu'elle ait pu tenter quoi que ce soit contre les côtes françaises. (note d'Hugues Eudeline)

# Grenier (1736-1803)

**N**é à la Martinique, le vicomte Jacques de Grenier entra en 1755 aux Gardes de la marine, d'où le tira presque aussitôt le début de la guerre de Sept Ans. Il connut plusieurs engagements contre les Anglais dès 1756 avant de participer à la désastreuse bataille des Cardinaux (1759), puis commanda la petite corvette *Le Téméraire*, avec laquelle il affronta courageusement une frégate anglaise à la Martinique. Après avoir pris part à l'expédition punitive de 1765 contre les corsaires barbaresques, il fit deux campagnes de cartographie et d'hydrographie dans l'océan Indien (1767-1769 et 1772-1776). Il commanda ensuite la frégate *La Boudeuse*, avec laquelle il s'illustra aux Antilles. Nommé capitaine de vaisseau en 1781 et chef de division en 1786, il prit sa retraite en 1789.

Deux ans auparavant, Grenier avait publié un *Art de la guerre sur mer* dans lequel il critiquait la ligne de bataille. Il reprochait à ce dispositif canonique sa trop grande étendue, qui empêchait la tête et la queue de l'escadre de s'appuyer l'une l'autre, et sa trop grande vulnérabilité aux sautes de vent ou aux erreurs de manœuvre, qui pouvaient y ouvrir une brèche favorable aux entreprises de l'ennemi. Aussi Grenier proposait-il de substituer à la ligne un dispositif compact en forme de losange, sorte de transposition à la tactique navale du carré d'infanterie. C'était s'illusionner sur les vaisseaux de l'époque, trop peu manœuvriers pour adopter une autre formation que la ligne.

Reste que l'impasse à laquelle aboutissait Grenier procédait d'une idée louable: celle de renouer avec l'offensive après des décennies de tactiques et stratégies dilatoires dont Bigot de Morogues, entre autres, s'était fait le théoricien. Dénonçant la répartition uniforme des bâtiments à laquelle tendait une conception trop rigide du combat en ligne, Grenier affirme avec vigueur le principe de concentration des efforts sur une fraction seulement du dispositif ennemi, méthode de plus en plus pratiquée par les Anglais et que Nelson portera à sa perfection à Trafalgar. Cette réaction contre les tendances défensives qui avaient caractérisé la marine française depuis la fin du règne de Louis XIV n'est pas isolée, à preuve l'agressivité de Suffren dans sa campagne des Indes (1781-1784). Elle a pour toile de fond une nette amélioration du rapport de force franco-britannique: entre les ambitieux programmes navals lancés par Choiseul depuis les années 1760 et l'alliance franco-hispano-hollandaise, la marine française est de nouveau à même de défier la Royal Navy. Ce redressement ne survivra pas à la tourmente révolutionnaire, mais il prouve qu'aucune fatalité ne condamne la France à l'impuissance navale.

## *L'Art de la guerre sur mer (1787)*<sup>1</sup>

Plusieurs campagnes de guerre sur les armées navales, trois batailles où je me suis trouvé<sup>2</sup>, l'analyse des tactiques navales, la lecture attentive des journaux et mémoires sur les manœuvres de nos armées et sur celles de nos ennemis dans les affaires dont je n'ai point été témoin, m'ont fait sentir la nécessité de perfectionner l'art de se défendre et d'attaquer sur mer [...]. J'ai envisagé cet art sous un nouveau point de vue, j'ai établi de nouveaux principes [...], sans autre prétention que d'occuper mes loisirs à la recherche des moyens que voici :

- de rendre nulle une partie des forces de l'ennemi, afin de réunir toutes les siennes contre celles que l'on attaque, ou qui attaquent, et de vaincre ensuite le reste avec plus de facilité et de certitude;
- de ne présenter à l'ennemi aucune partie de son armée qui ne soit flanquée<sup>3</sup>, et où il ne fût combattu et vaincu s'il voulait se porter sur les parties de cette armée reconnues faibles jusqu'à présent.

L'art de la guerre ne consiste pas seulement dans la bravoure et l'opiniâtreté des individus; mais il consiste principalement à se rendre maître du champ de bataille, à s'emparer de son ennemi encore en état de défense, ou à le mettre en fuite en lui inspirant de la terreur [...].

Si l'officier général qui commande une armée assujettie à mes nouveaux principes ne perd pas de vue l'objet essentiel que je viens de tracer, et s'il fait en conséquence manœuvrer les différents corps de cette armée de façon à détacher une partie de l'armée ennemie du reste de cette armée, et à tenir au vent cette partie détachée, [...] elle doit être réduite par toutes les forces réunies de l'armée dans le nouvel ordre, avant qu'elle ne pût être secourue par le reste de l'armée ennemie qui serait sous le vent [...].

Il me semble que, jusqu'à présent, l'on n'a pas considéré l'art de la guerre sur mer sous ses vrais points de vue et que les traités de la tactique navale qui ont été publiés par le P. Hoste, M. de Morogues, M. du Pavillon, et autres, ne servent qu'à enseigner la façon dont les vaisseaux doivent être rangés pour combattre, et non celle d'attaquer avec avantage un ennemi et de s'en défendre le mieux possible<sup>4</sup> [...].

---

1. *L'Art de la guerre sur mer ou tactique navale assujettie à de nouveaux principes et à un nouvel ordre de bataille* a d'abord été publié à Paris, chez Didot l'aîné, puis réédité en 2013 par l'Institut de stratégie comparée, avec une préface du contre-amiral François Caron.

2. Les batailles des Cardinaux en 1759, d'Ouessant en 1778 et de la Grenade en 1779.

3. C'est-à-dire soutenue par une autre partie de l'escadre.

4. Le père Paul Hoste (1652-1700), jésuite et chapelain de Tourville, fut notamment l'auteur d'un *Art des armées navales* paru en 1697 et réédité jusqu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Jean-François du Cheyron du Pavillon (1730-1782), tué à la bataille des Saintes, publia pour sa part une *Tactique navale réputée* (1778). Quant à Morogues, il a été étudié plus haut.

L'art de la guerre sur mer doit consister principalement à tâcher, par ruses, ou par le genre des évolutions, à attirer ou à contenir au vent d'une armée une partie de cette armée, et à pouvoir réunir toutes ces forces contre cette partie. C'est un principe incontestable [...]. Il est très généreux, sans doute, de combattre un ennemi avec des forces égales aux siennes [...]; mais nos ennemis sur mer nous ayant appris dans les deux dernières guerres que cette générosité ne doit plus avoir lieu dans les querelles d'État, puisqu'ils ont toujours voulu se porter sur une des parties de nos armées en nombre infiniment supérieur à cette partie, ce serait, je pense, une erreur que de ne pas agir de même<sup>5</sup> [...].

—

---

5. L'agressivité croissante de la Royal Navy dans la guerre de Sept Ans et la guerre d'Indépendance américaine aboutit à la victoire de Rodney aux Saintes (12 avril 1782) : l'amiral anglais rompit en deux points la ligne de l'amiral de Grasse, puis concentra son feu sur des groupes de navires isolés les uns des autres. En 1805, Nelson reprit le même procédé à Trafalgar.



# Malouet (1740-1814)

**N**é à Riom, Pierre-Victor Malouet fit des études de droit. Entré en 1763 dans l'administration navale, il servit notamment à Saint-Domingue et devint propriétaire de grandes plantations de canne à sucre. Intendant de la marine à Toulon de 1781 à 1789, il fut élu député du tiers état de Riom aux états généraux et siégea parmi les « monarchiens » ou partisans d'une monarchie constitutionnelle. La chute de la monarchie (10 août 1792) l'obligea à fuir en Angleterre. Amnistié par Bonaparte en 1801, Malouet revint en France et fut nommé en 1803 commissaire général de la marine à Anvers, dont le Premier consul entendait faire une base opérationnelle pour débarquer outre-Manche. Il y supervisa efficacement la création de l'arsenal et contribua à repousser l'expédition anglaise de 1809. Conseiller d'État et baron d'Empire en 1810, il fut disgracié en 1812 pour s'être opposé à l'expédition de Russie, ce qui lui valut d'être nommé ministre de la Marine par Louis XVIII en 1814.

Malouet avait publié en 1804 des *Considérations historiques sur l'empire de la mer chez les Anciens et les Modernes*. Cette brochure, qui pourrait être sous-titrée *Pourquoi nous combattons*, résume les griefs de la France – Ancien Régime, Révolution et Empire confondus – contre les Anglais, qualifiés de « tyrans de la mer ». Le propos n'est évidemment pas exempt de parti-pris : l'opposition que dresse Malouet entre une France agricole, donc pacifique, et une Angleterre commerçante, donc impérialiste, a quelque chose d'outrancier au moment même où les armées de Napoléon submergent l'Europe.

Du moins les *Considérations* esquissent-elles un programme d'action pour la France. Celle-ci doit d'abord développer sa marine marchande, véritable soubassement de la puissance maritime, dont la flotte de guerre, trop privilégiée sous l'Ancien Régime, n'est jamais que le fer de lance. Ce développement passe par une transformation profonde de la société française, trop marquée par les valeurs agrariennes et militaires de l'ancienne aristocratie. D'autre part, la France doit prendre la tête des puissances maritimes secondaires, qui tôt ou tard se coaliseront pour secouer le joug anglais et imposer à Londres le principe de la liberté des mers. Une telle coalition avait été couronnée de succès lors de la guerre d'Indépendance américaine : force est toutefois de constater que les moyens coercitifs employés par Napoléon pour la ressusciter eurent un effet directement contraire au but escompté, ce qui contribue sans doute à expliquer le ralliement de Malouet aux Bourbons.

Très marquées par leur contexte, et notamment par la violente anglophobie des guerres de la Révolution et de l'Empire, les *Considérations* n'en représentent pas moins un jalon important dans la réflexion sur les fondements, la nature et les fonctions de la puissance maritime, dont on retrouve l'écho chez Mahan *via* Lapeyrouse-Bonfils.

## *Considérations historiques sur l'empire de la mer chez les Anciens et les Modernes (1804)<sup>1</sup>*

« On a eu occasion d'observer, dit Isocrate<sup>2</sup>, que tous les peuples de la Grèce qui ont eu l'empire de la mer ou qui ont seulement osé y aspirer, se sont précipités dans un abîme affreux de désastres et de calamités : cette domination, ajoute-t-il, n'est point naturelle ; c'est une chimère qui enivre tellement les hommes qu'elle leur ôte le sens commun ; et ils s'attirent tant d'ennemis et des ennemis si redoutables qu'il leur est impossible d'y résister à la longue. Les habitants des côtes, les habitants des îles, les puissances voisines, les puissances éloignées, enfin toutes s'arment entre elles contre ceux qui ont usurpé l'empire de la mer comme contre les tyrans du genre humain<sup>3</sup>. »

Il est certain que les peuples dominateurs par le commerce maritime sont les plus avides et les plus injustes de tous les peuples ; c'est un fait historique, constaté par l'expérience, mais qu'Isocrate lui-même n'explique pas [...].

Chez un peuple commerçant, le gain de chaque jour rend plus avide le lendemain ; et lorsque l'ambition de ceux qui gouvernent s'empare de cette avidité générale, en lui montrant un aliment dans une extension de pouvoir et d'influence sur les autres peuples, chaque citoyen croit voir dans la politique de l'administration un instrument de ses propres spéculations, s'il donne alors aux injustices publiques tout l'appui de ses intérêts privés ; ce qui doit produire à la longue une force nationale toujours hostile contre les étrangers, et un système de tyrannie toujours croissante à leur égard quand la fortune le seconde. Il arrive donc, comme le dit Isocrate, que le peuple dominateur par le commerce, finisse par se rendre odieux à tous les autres, et succombe sous le poids de ces haines combinées et sous celui des désordres que produisent dans son économie intérieure les guerres multipliées, qui sont le fruit de cette ambition commerciale [...].

Il n'y a point d'excès à craindre, point de vices inhérents à la passion de l'agriculture. Il y en a beaucoup à celles de la guerre et du commerce, que les gouvernements ne devraient considérer que comme des expédients ou des remèdes dont ils doivent bien

---

1. Texte paru dans les *Archives littéraires de l'Europe, ou mélanges de littérature, d'histoire et de philosophie*. Par une Société de Gens de Lettres, puis tiré à part à Anvers, chez LePoittevin Delacroix, en 1810.

2. Orateur athénien (436-338 avant Jésus-Christ) qui s'opposa au programme impérialiste des dirigeants de sa cité dans son *Discours sur la paix* et dans son *Discours sur l'échange*.

3. Ce fut le cas lors de la guerre du Péloponnèse (431-404 avant Jésus-Christ) et de la guerre des Alliés (357 avant Jésus-Christ), qui virent les cités dominées par Athènes se révolter contre sa thalassocratie.

s'approprier l'usage; mais non pas en faire, comme cela arrive aujourd'hui, la partie fondamentale de leur régime [...].

Ce n'est point une digression déplacée que d'examiner [...] ce qui manque à notre marine pour la fonder solidement. Quand nous en serons à celle des Anglais, nous verrons le danger d'outrepasser les bornes que nous n'avons pas encore atteintes. Les ordonnances de la marine française, de 1681 et de 1689, ont servi de base ou de modèle à toutes celles adoptées postérieurement en Europe<sup>4</sup>; mais notre supériorité de conception, pour tout ce qui appartient à la police de la navigation, ne se manifeste pas également dans les moyens de protection et d'extension du commerce maritime. Ni Louis XIV, ni ses successeurs, n'ont déterminé, d'une manière efficace, la direction de l'industrie nationale vers le commerce et les entreprises maritimes.

Lorsque Louis XIV a fondé son armée navale et l'a portée à ce degré de puissance qu'on a tant célébré, il n'était pas en état de l'entretenir sur un pied aussi brillant. En employant, sur les vaisseaux de guerre, la majeure partie des gens de mer qui pourrait servir à la navigation marchande, on en a arrêté les progrès. Cette faute, constamment répétée depuis plus d'un siècle, a produit, comme cela devait être, l'épuisement proportionnel de la classe des marins militaires et des navigateurs marchands. On pouvait y remédier, en appelant à ce genre d'industrie un plus grand nombre de bras : cela n'a pas été fait; la pêche et le cabotage n'ont pas été protégés. Depuis la perte du Canada et de l'Acadie, notre pêche, sur le grand banc de Terre-Neuve, n'a été que précaire; nos établissements de Saint-Pierre et Miquelon étaient insuffisants; les pêcheurs auxiliaires, que nous fournissaient nos colonies du Nord, nous ayant manqué, n'ont point été remplacés; notre cabotage national a été abandonné aux étrangers, qui se sont emparés de l'exportation de nos sels, vins, eaux de vie, grains, et de la majeure partie de nos denrées coloniales. L'accroissement prodigieux des produits de Saint-Domingue, qui a commencé en 1740, et qui s'est élevé rapidement de 20 à 150 millions, a enrichi plusieurs villes de commerce, et a présenté, dans cette partie seulement, le spectacle d'une grande navigation; mais nos flottes marchandes n'ont jamais occupé plus de 20 000 matelots; et nous avons eu, dans la guerre de l'Amérique, jusqu'à 70 vaisseaux de ligne armés, et 150 moindres bâtiments; ce qui ne laissait plus rien à la disposition du commerce. Il a donc toujours été en stagnation pendant la guerre. Celle de 1755 a ruiné nos armateurs, ainsi que la classe des gens de mer, dont 15 à 18 mille ont langui plusieurs années dans les prisons de l'Angleterre<sup>5</sup>. La guerre de l'Amérique, quoique

---

4. Dues à Colbert, les ordonnances de 1681 et de 1689 régissaient la première tous les aspects de la marine marchande, la seconde tous les aspects de la marine militaire.

5. 6 000 matelots de la marine marchande française furent rafiés dès 1755 par la Royal Navy, qui frappa par surprise avant l'ouverture officielle de la guerre de Sept Ans, en 1756.

plus brillante pour la marine militaire, qui s'est élevée alors à un degré d'instruction et de discipline inconnu jusque-là, n'a pas été moins funeste au commerce<sup>6</sup>. La guerre de la révolution a détruit une bien plus grande quantité d'hommes, de vaisseaux et de valeurs commerciales : le bouleversement des fortunes dans l'intérieur et la perte inappréciable de Saint-Domingue, ont réduit, dans une proportion beaucoup moindre que par le passé, les bras, les instruments et les capitaux disponibles pour la navigation<sup>7</sup>. Si donc l'on considère tout ce qui s'opposait à ses progrès parmi nous, les préjugés nobiliaires qui excluaient des comptoirs et des chantiers du commerce une classe considérable de capitalistes<sup>8</sup> ; les mesures fiscales qui n'ont jamais été combinées en France, comme dans d'autre pays, avec les intérêts maritimes, et cette avidité de luxe et de consommation qui signalent notre nation, qui l'appauvrissent, malgré les richesses de son sol, en empêchant l'accumulation des capitaux ; d'après ces considérations, dis-je, si l'on veut avoir UNE PUISSANCE NAVALE PERMANENTE, il faut la fonder autrement que Louis XIV, en ordonnant mieux les moyens d'un grand commerce maritime, qui sont les hommes, les matières, les travaux et l'argent. La destination de toutes ces choses, et leur direction vers la fin indiquée, exigent une attention soutenue dans la législation, et une protection spéciale dans le gouvernement [...].

Il n'y a rien, dans l'histoire du monde, de comparable aux forces navales de l'Angleterre, à l'étendue et à la richesse de son commerce, à la masse de ses dettes, de ses dépenses, de ses moyens, et à la fragilité des bases sur lesquelles repose l'édifice immense de sa fortune. Rendons à ce peuple célèbre la justice qu'il nous refuse, et malgré la haine qu'il nous porte, convenons qu'il a fait de grandes choses. Il y a dans son caractère un esprit d'ordre et de persévérance qui se manifeste dans ses travaux, dans ses lois, dans sa police, et qui contrebalance encore les déplorables effets de son orgueil et de son avidité. Les Anglais sont le seul peuple de la terre sur lequel la tyrannie, la servitude aient fait une impression assez profonde pour les leur rendre insupportables. Leurs combinaisons politiques ont toujours eu pour objet la liberté de leurs personnes, de leurs propriétés, la protection de leurs travaux : c'est là le principe du meilleur régime domestique ; ils lui doivent tout ce qu'ils ont fait de bien, tout ce qu'ils ont obtenu de succès légitimes. Mais le désir de dominer sur toutes les mers, d'appeler à eux toutes les richesses de la terre, d'étendre, sur tous les points du globe, l'empire de leur flotte et de leurs manufactures, les a rendus injustes, et leur a fait outrager partout cette liberté dont ils sont si jaloux chez eux [...].

---

6. Il s'agit de la guerre d'Indépendance américaine, commencée en 1776 – dans laquelle la France intervint en 1778 – et terminée en 1783.

7. Les ports français pâtirent beaucoup de la Révolution en raison de l'hostilité des Jacobins envers la grande bourgeoisie d'affaires, du blocus que la Royal Navy établit en 1793 devant les côtes françaises et de la guerre entre les colons de Saint-Domingue et leurs anciens esclaves, qui amena la perte de cette colonie.

8. Même si, en 1626, un édit de Louis XIII autorisa la noblesse à pratiquer le grand commerce maritime sans déroger à son rang, mesure que Louis XIV confirma en 1669 ; mais ces mesures n'eurent pas le succès escompté.

Leur fameux Acte de navigation [...] multiplia les ressources [du commerce] pour leur nation, en les interdisant aux autres<sup>9</sup>; mais ce qu'ils ne pouvaient leur interdire, c'était l'emploi des mêmes moyens: car aucun peuple n'est blâmable d'accorder toute préférence à sa propre industrie, et ce n'est pas leur affection prédominante pour leurs intérêts nationaux qu'il faut reprocher aux Anglais; ils ont raison de s'aimer plus que le reste du monde; ils ont tort de porter cette partialité jusqu'à la haine ou au mépris de tout ce qui leur est étranger [...].

De toutes les possessions anglaises, quelle est la plus précieuse? C'est la liberté, c'est l'heureux système, malgré ses défauts, de leur gouvernement intérieur: voilà ce qu'ils ont bien fait de conquérir; voilà ce qui suffisait pour assurer leur puissance relative, leurs richesses légitimes; voilà ce qu'ils avaient à défendre, à améliorer et ce qu'ils mettent en péril; car les constitutions libres ne se maintiennent que par leur moralité, qui ne permet pas plus l'emploi unique de la force que sa dégradation. [...] C'est par la guerre que les Anglais ont étendu leurs possessions territoriales et leur commerce maritime; c'est par la guerre qu'il faut les maintenir: et comme ils sont devenus vulnérables dans tous les continents, dans tous les marchés de l'univers, un vaisseau marchand qui s'ouvre une nouvelle route, une manufacture qui trouve un nouveau débouché, les inquiète, les irrite. Un mouvement des Mahrattes dans l'Inde<sup>10</sup>, des Sauvages en Amérique, des Nègres en Afrique, réagit sur la bourse de Londres, et leurs canons sont toujours amorcés. En 1755, quelques arpents de terre, disputés dans les vastes déserts du Canada, suffisent pour armer leurs flottes, et pour les décider à une guerre sanglante qui devient générale. Le port de Dunkerque les offusque; il faut le combler, le démolir<sup>11</sup>. Le détroit de Gibraltar est à leur convenance, il faut que le roi d'Espagne leur cède la forteresse de ce nom, sur son propre territoire<sup>12</sup>. Les vins de Portugal leur sont nécessaires, mais ils ne veulent les payer qu'avec leurs propres manufactures; il faut donc que le roi de Portugal leur donne toute préférence pendant la guerre avec la France<sup>13</sup>. Les puissances neutres peuvent prétendre à quelque bénéfice de fret, de commission; mais on dirait que c'est un vol fait aux armateurs anglais qui, ne pouvant plus se présenter dans les ports ennemis, ne doivent permettre à aucun autre d'y aborder. Le droit de visite se déclare; l'amirauté anglaise transporte son tribunal sur

---

9. Le premier *Navigation Act* date de 1651. Il réservait aux navires anglais le cabotage dans les eaux britanniques, le commerce entre la métropole et les colonies ainsi que les échanges avec l'Asie, l'Afrique et l'Amérique. Ce protectionnisme fut encore renforcé par la suite. Il fut démantelé de 1826 à 1854, le monopole de fait qu'exerçait alors la Grande-Bretagne sur le trafic maritime mondial lui permettant d'adopter une posture libérale.

10. Les Marathes ou Mahrattes, peuple de la région de Bombay, combattirent les Anglais avec le soutien de la France; ils furent battus en 1803 par Wellesley, futur duc de Wellington, le vainqueur de Waterloo.

11. Le démantèlement de Dunkerque fut imposé à la France par le traité d'Utrecht (1713). Cette clause fut abolie en 1783 par le second traité de Paris, après la victoire française dans la guerre d'Amérique.

12. Le rocher de Gibraltar fut conquis par les Anglais en 1704; le roi d'Espagne dut y renoncer en 1713 aux termes du traité d'Utrecht.

13. Le traité Methuen, conclu en 1703 sur fond de guerre entre les Bourbons de France et d'Espagne d'une part, la coalition menée par l'Angleterre de l'autre, faisait du Portugal un satellite économique et politique de Londres, situation qui perdura jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

toutes les mers, sur toutes les côtes. Voilà tous les pavillons obligés de se baisser devant le sien<sup>14</sup>, de lui rendre compte de leurs cargaisons, de leur destination, et de subir ses confiscations. Le droit de visite d'un vaisseau de guerre sur un vaisseau neutre est un acte de police légitime quand il est réciproque, quand il se borne à la vérification et saisie des objets prohibés par une convention antécédente; c'est un acte de souveraineté tyrannique si la puissance qui l'exerce ne s'y soumet elle-même, et le vol est manifeste si les objets saisis ne sont pas prohibés par une convention antécédente<sup>15</sup>. Ainsi, l'Angleterre, par l'extension qu'elle a donnée à sa domination maritime, et en l'exerçant arbitrairement sur toutes les nations, rentre dans le sens de la prédiction d'Isocrate, [...] qui annonce à ce genre de tyrannie « une explosion inévitable de toutes les haines et de toutes les forces qui peuvent se réunir contre elle ».

—

---

14. L'Angleterre exigeait que tous les navires étrangers baissent leur pavillon lorsqu'ils croisaient un navire britannique; Louis XIV avait en son temps nourri la même prétention.

15. Allusion au fait que l'Angleterre, dans les guerres d'Indépendance américaine, de la Révolution et de l'Empire, élargit à toutes sortes de denrées, y compris les vivres à partir de 1793, la notion de « contrebande de guerre », alors que les conventions du XVIII<sup>e</sup> siècle n'entendaient par là que les armes et munitions.



# Barbier de La Serre (1764-1826)

Entré aux Gardes de la marine en 1778, Alexis-Joseph Barbier de La Serre n'eut pas le temps de se consumer en longues études puisque, guerre d'Amérique aidant, il fut embarqué dès 1779. Il servit d'abord sous d'Orvilliers, ensuite sous Guichen et enfin sous Suffren, avec lequel il fit la glorieuse campagne des Indes (1781-1784). Hostile à la Révolution, il émigra en 1791 et fut de ces 900 officiers de marine qui combattirent dans l'armée des Princes pendant la campagne de 1792. Après cette expérience peu gratifiante, il gagna Saint-Domingue et s'y mit au service des Britanniques en 1794 ; il atteignit le grade de colonel et fut blessé en défendant Port-au-Prince contre les troupes de Toussaint Louverture (1797). Détaché au service du Portugal en 1801-1802, le chevalier Barbier de La Serre vécut ensuite en Angleterre jusqu'en 1813, date à laquelle Louis XVIII l'envoya en mission en Hollande. L'année suivante, la monarchie restaurée le fit contre-amiral honoraire. Pendant les Cent-Jours, il rallia les insurgés royalistes de l'Ouest. En 1816 enfin, il fut le premier gouverneur du Collège royal de la marine sis à Angoulême ; il occupa ce poste jusqu'à sa retraite en 1823. Il ne put hélas y faire appliquer ses idées sur le primat de la formation pratique : outre que le site ne s'y prêtait pas, la marine, au sortir du désastre révolutionnaire et impérial, n'avait plus assez de navires ni d'argent pour organiser des croisières d'instruction.

Ayant immolé à ses convictions une carrière de marin pourtant commencée sous les meilleurs auspices, Barbier de La Serre s'était rattrapé en écrivant des *Essais historiques et critiques sur la marine de France* (1813)<sup>1</sup>. L'importance de l'œuvre est double. L'introduction, tout d'abord, explore le substrat géographique, climatique, économique, sociologique et politique de la puissance maritime : cette étude, où l'on sent l'influence de Montesquieu et plus généralement des Lumières, annonce déjà la géopolitique. Elle sera reprise par Lapeyrouse-Bonfils, puis, *via* ce dernier, par Mahan. La dernière partie de l'ouvrage aborde les questions tactiques et stratégiques que les écrivains navals du XVIII<sup>e</sup> siècle, surtout soucieux de cinématique, avaient trop souvent délaissées. Grand admirateur de Suffren et certainement marqué par le modèle britannique, Barbier de La Serre ne rejette pas la classique ligne de bataille, mais il refuse d'y voir une fin en soi : elle n'est qu'un moyen en vue du combat et l'on peut l'aménager, voire s'en affranchir, pour réaliser la meilleure concentration des feux, tirer en pleine coque, bref exploiter toutes les occasions de porter des coups décisifs.

---

1. Il publia également une étude intitulée *De l'administration de la marine par un Conseil d'amirauté* (1824).

Cela suppose que l'amiral ait nettement défini son idée de manœuvre, mais aussi que ses subordonnés jouissent d'une réelle autonomie dans l'exécution. Barbier de La Serre propose également des vues pertinentes sur les opérations amphibies et sur la conquête de bases d'outre-mer, dont l'intérêt militaire doit être confronté au coût financier et aux conséquences politiques. Il y a en somme du Clausewitz chez cet auteur tombé dans un injuste oubli.

## *Essais historiques et critiques sur la marine de France (1813)<sup>2</sup>*

### **Introduction**

[...] L'Angleterre, que sa position géographique force à être la rivale de gloire et d'intérêts de la France, [...] s'est procuré sur mer une supériorité qu'elle a su maintenir. Cette différence dans la prospérité des deux marines ne provient pas de celle que la nature peut avoir mise dans les dispositions physiques de deux peuples aussi voisins que le sont les Anglais et les Français [...]. Les marins anglais ont acquis une célébrité bien méritée, mais Duquesne, Tourville, Jean Bart, Duguay-Trouin, d'Orvilliers et Suffren, etc. etc. ont prouvé qu'il n'était pas impossible aux Français de rivaliser avec eux de gloire et de succès dans les combats particuliers, comme à la tête des armées navales. La construction des vaisseaux français est supérieure à celle des vaisseaux anglais; et je crois les officiers de la marine française plus instruits en théorie que ne le sont leurs rivaux.

La différence qui existe, malgré le voisinage, dans le climat des deux royaumes, dans leurs productions et leur situation géographique est, je crois, une des premières causes qui a influé sur leurs marines. La France produit au-delà de la nourriture de ses habitants. Son climat est généralement doux, mais varié et même chaud dans quelques provinces; ce qui favorise la croissance d'une grande variété de productions [...]. En Angleterre, la température [...] se refuse à la maturation de beaucoup de fruits; [elle] se trouve obligée à cet égard d'avoir recours [au commerce maritime].

Les côtes de la France et sa position géographique sont moins heureusement disposées pour le commerce et la marine. Cette puissance possède à la vérité l'avantage d'avoir de bons ports sur la Méditerranée et sur l'Océan, mais la réunion des escadres que l'on arme dans ces différents ports est toujours lente et sujette à être interceptée; et les ports qui sont au nord de la Bretagne se trouvent gênés pour leur commerce en temps de guerre. L'Angleterre, placée à l'entrée de la mer d'Allemagne<sup>3</sup>, paraît appelée à en tenir les clefs; ses côtes, qui ont en étendue plus que le double de ce qu'étaient celles de la France en 1789, contiennent, dans toutes les directions, d'excellents ports dont plusieurs pourraient former des arsenaux, et dont la communication n'est interrompue par aucunes localités étrangères.

---

2. La première édition du livre est parue à Londres, chez Schulze et Dean; elle était anonyme, l'auteur se présentant seulement comme « un ancien officier de la marine royale de France ». La seconde édition, signée celle-ci, vit le jour à Paris, chez Janet et Cotelle, en 1814.

3. La mer du Nord.

Mais la cause la plus directe de la différence qui existe dans la prospérité maritime de ces deux puissances vient plus de leurs institutions sociales que de toute autre chose. Ce sont les institutions qui, en tout temps, ont déterminé l'esprit des peuples [...]. En France, le régime féodal avait depuis longtemps perdu ce qu'il pouvait avoir eu d'arbitraire et de tyrannique; mais il servait toujours de base fondamentale à son gouvernement et à ses institutions publiques. La noblesse y était commune à tous les individus d'une même famille [...]. Les armes faisaient leur profession favorite, et tout ce qui s'en éloignait, excepté le sacerdoce, en était regardé avec défaveur, particulièrement les professions lucratives [...].

La considération dont la noblesse jouissait en France avait une telle influence sur l'esprit public que le négociant et le fabricant devenus riches s'empresaient de la rechercher, et pour se rendre dignes de leur transformation, ils quittaient la profession lucrative qui les y avait fait parvenir, au moment où sa solidité en aurait fait une des colonnes du commerce de leur patrie. [...]

Aussi, si l'on excepte quelques villes de commerce, les connaissances sur la marine étaient peu répandues en France; dans l'intérieur même on ne s'en occupait guère que lorsqu'il y avait eu un combat, et seulement pour savoir de quel côté était la victoire; dans la capitale on était à cet égard un peu plus instruit, mais les connaissances y étant plus théoriques que pratique, l'esprit de système y dirigeait souvent l'esprit du public et l'égarait. [...]

En Angleterre, [la] tendance générale et constante vers la prospérité du commerce étant secondée par une position géographique avantageuse et le bon esprit des négociants qui, estimant leur état, savent transmettre à leurs fils leurs richesses, leurs relations et leurs connaissances, a donné à l'industrie nationale une extension qui procure à ce royaume le moyen de changer la dépendance naturelle où elle est de ses voisins pour des objets de nécessité indispensable, tels que les vins, les huiles, les chanvres, les goudrons, les bois de construction, etc., dans un résultat inverse qui fait de ceux-ci ses tributaires, par le nombre et l'espèce d'objets manufacturés qu'ils en reçoivent. Ces échanges avantageux accumulent en Angleterre des capitaux assez considérables pour être considérés comme une partie de la force publique par les subsides qu'ils lui permettent de donner à ses alliés.

On estimait en 1789 qu'elle faisait les trois dixièmes du commerce de l'Europe. La France, au contraire, ayant avec ses voisins des débouchés par les charrois ou les canaux, ne faisait par mer, en 1789, qu'un dixième du commerce de l'Europe, par conséquent le tiers de celui de l'Angleterre.

Cette différence [...] fit que l'Angleterre [...] avait cent vingt vaisseaux [pendant la guerre d'Indépendance américaine]; tandis que la France [...] ne put jamais, pendant son cours, en avoir plus de soixante et onze d'équipés.

La France possédait à la vérité vingt-cinq millions d'habitants, tandis que l'ensemble des Îles Britanniques n'en comptait que quatorze millions. Mais cet avantage disparaissait par l'obligation que la France avait d'entretenir, pour la défense de ses frontières, des armées considérables qui étaient pour elles le premier objet de ses soins, parce que ses Rois les conduisaient souvent en personne, et aussi parce qu'en les négligeant elle eût pu courir les plus grands dangers, tandis que la guerre de mer ne pouvait lui faire éprouver que des pertes pécuniaires qui n'exposaient pas sa sûreté; de plus, cette puissance ayant eu rarement une guerre de mer sans en avoir en même temps une de terre, se trouvait à la fois forcée à une double dépense en hommes et en argent, et l'importance que l'on attachait aux armées y fit souvent employer les fonds destinés à la marine. L'Angleterre, au contraire, ne peut être forcée à aucun genre de guerre de terre; si elle y prend part, c'est qu'elle y voit un moyen d'affaiblir son ennemi; elle ne le fait même qu'en qualité d'auxiliaire, ce qui lui laisse la liberté de s'en retirer à volonté; aussi tous les soins du ministère s'y portent naturellement vers la marine [...].

## **Tactique**

Nous avons plusieurs ouvrages qui traitent de la manœuvre des vaisseaux et des évolutions des escadres, mais nous n'en avons aucun qui traite de l'attaque et de la défense des armées navales [...]. La théorie a déjà beaucoup fait pour enseigner au marin l'art de lutter contre les éléments, [...] mais on néglige trop de considérer les vaisseaux lorsqu'ils se combattent. Le nombre infini d'incidents qui peuvent arriver pendant une action ne doit pas être une raison qui éloigne de cette recherche. Ce n'est que par elle que l'on parviendra à apprécier quel pourra être l'effet des mouvements que l'on médite et ceux qu'il faut faire pour s'opposer aux desseins de son adversaire. Tant que ces idées ne seront pas familières aux officiers, la crainte de se compromettre en manœuvrant les portera à borner les combats de mer à des canonnades qui, en se terminant, laissent les escadres rivales dans la même situation respective où elles étaient avant de combattre [...].

Sur mer le canon décide le sort des batailles; ce sont des batteries mobiles qui viennent en combattre d'autres; ainsi l'avantage doit être à celui qui saura réunir le plus de feu dans le même espace, ou à celui dont les canonnières auront un tir plus juste. Un vaisseau qui en chasse un autre doit chercher à le démâter, afin de le joindre. Celui qui est obligé

de fuir doit faire de même pour échapper. Mais excepté ces deux circonstances, il faut tirer dans le corps de son ennemi, parce que ce n'est qu'en démontant ses canons, tuant ses canonniers, que l'on fait taire son feu, et tant que le feu n'est pas éteint, un vaisseau ne doit pas se rendre [...].

La tactique, qui est l'art de conduire avec ordre et méthode des corps militaires pour que leurs mouvements se correspondent sans se gêner, doit indubitablement servir de base aux évolutions des armées navales ; mais elle ne doit pas les tenir en esclavage, sans quoi on risquerait souvent de manquer une occasion favorable [...].

L'armée la plus faible doit se tenir ensemble et serrée, parce que son feu réuni est plus fort ; et aussi parce que ce qui pourrait lui arriver de plus défavorable serait une mêlée qui exposerait une partie de ses vaisseaux à recevoir le feu de plusieurs, sans pouvoir être secourue par les autres [...]. Le plus fort, au contraire, ne doit point craindre une mêlée si elle est entière, parce que si quelques-uns de ses vaisseaux se trouvent défavorablement placés, il en aura encore un plus grand nombre des adversaires qui se trouveront engagés contre des forces supérieures [...]. Mais ce qu'un général doit éviter avec soin, c'est d'exposer une partie de ses forces à être attaquée sans pouvoir être secourue par le reste de la ligne [...]. Le talent du général est de mettre en action toutes ses forces ; c'est ensuite aux capitaines à tirer de leurs positions tous les avantages possibles pour nuire à l'ennemi.

À la mer tout le terrain est découvert ; on n'en craint pas les inégalités ; on y voit son ennemi, il ne peut faire aucun mouvement qui ne soit aussitôt aperçu ; on n'a point à craindre de pièges cachés ; ainsi, en l'approchant, on peut toujours juger jusqu'à quel point l'on s'engage [...].

Pour porter des efforts réels contre une partie de la ligne ennemie, il faut y réunir plus de feu qu'il ne peut en opposer ; ce qui demande quelques dispositions préparatoires. On peut bien, par des signaux, faire changer de position à quelques vaisseaux, mais cette opération toujours lente peut produire de la confusion, si le nombre des vaisseaux est un peu considérable [...]. Le bailli de Suffren [formait] plusieurs lignes de bataille, parmi lesquelles il y en avait où tous les gros bateaux se réunissaient, suivant le signal, à l'avant-garde, au centre, ou à l'arrière-garde. Alors il portait effectivement ses efforts sur un point de la ligne ennemie, puisqu'il lui opposait plus de feu qu'il n'en devait rencontrer<sup>4</sup> [...].

---

4. Barbier de La Serre décrit ici un modèle théorique ; en pratique, Suffren n'arriva guère à le concrétiser.

On n'est point dans l'usage sur mer de former un corps de réserve, parce qu'il est souvent difficile à des vaisseaux qui ont combattu de se retirer du feu, ainsi que le font des bataillons, pour laisser prendre leurs places à d'autres. Car, si l'on est sous le vent, les vaisseaux, à la vérité, en arrivant, peuvent se retirer<sup>5</sup>; mais il devient difficile à la réserve de prendre leurs places<sup>6</sup>; et si l'on est au vent, ils ne peuvent qu'augmenter les distances pour lui faire jour<sup>7</sup>. Cependant je suis convaincu qu'il y a une grande quantité d'occasions où un corps de réserve qui se porterait à propos sur certain point de la ligne déciderait avantageusement un combat, par l'avantage qu'ont des vaisseaux frais sur ceux qui ont combattu quelque temps [...]. Une division de réserve pouvant toujours faire à volonté partie de la ligne, en se plaçant à l'avant ou à l'arrière-garde, je ne vois pas beaucoup d'inconvénients d'en avoir une. Ce corps [de réserve] doit être distingué des escadres légères. Celles-ci doivent toujours être en découverte, les premières à chasser et à attaquer l'ennemi qui fuit. L'autre, au contraire, doit observer et ne chercher à combattre que lorsque le genre d'attaque est réciproquement déterminé.

Dans une armée navale, il est nécessaire que les chefs d'escadre aient la police de leurs escadres pendant le combat. Car il est impossible, à cause de la fumée, que le général, qui est au centre, puisse juger ce qui se passe aux extrémités de la ligne [...]. Quand un amiral commande une armée navale un peu considérable, l'essentiel est qu'il fasse bien connaître son intention; une partie de l'exécution doit être laissée au jugement des chefs d'escadre.

Des vaisseaux qui veulent se défendre au mouillage doivent chercher une position qui protège les extrémités de leur ligne, s'embosser<sup>8</sup> de manière à former ou un cercle ou un angle très ouvert et placer leurs embossures de manière qu'avec le cercle qu'elles font décrire à chaque vaisseau, son feu puisse prolonger la ligne et battre sur toute l'ouverture de l'angle; par ce moyen les vaisseaux qui ne sont pas attaqués protègent les autres et la totalité peut diriger en même temps son feu sur le premier vaisseau ennemi qui paraît [...]. Lorsqu'on veut attaquer des vaisseaux embossés, il faut venir s'embosser près d'eux, n'en attaquer qu'une partie à la fois et chercher à la mettre entre deux feux [...].

Les descentes ne peuvent s'exécuter que sous la protection des vaisseaux de guerre et sur une plage abordable pour des canots, de manière que les premiers soldats qui débarquent n'aient pas de l'eau plus haut que leur ceinture; il faut qu'elle soit assez découverte pour n'être pas dominée à portée de fusil, afin que le feu croisé des bâtiments

---

5. Ils n'ont en effet pas à remonter au vent pour s'échapper.

6. Les bâtiments de la réserve doivent alors remonter le vent.

7. Les bâtiments de l'escadre au vent peuvent difficilement quitter le combat, puisqu'il leur faudrait pour cela remonter le vent; ils peuvent en revanche ralentir pour laisser se créer devant eux un espace que viendront occuper les bâtiments de la réserve.

8. Embosser un navire, c'est l'amarrer par l'avant et l'arrière pour le maintenir dans une position fixe.

la protège réellement; que le premier débarquement soit assez considérable pour se maintenir jusqu'à ce que le reste des troupes, l'artillerie et les vivres soient débarqués; ce qui dépend de l'éloignement des transports, de l'état du vent et de la mer. Il faut aussi être maître de la mer, à moins d'être sûr qu'aucune circonstance ne puisse forcer les troupes à désirer de se rembarquer.

Une île ne peut se prendre que par un débarquement; il devient alors indispensable; mais comme ce genre d'attaque est très dispendieux, à raison du fret des transports, des pertes en vivres, munitions et accoutrements, il est rare qu'il soit avantageux de l'employer ailleurs: je ne connais même que deux autres cas où il puisse l'être, celui où l'on est sûr de s'emparer d'un port qui prive l'ennemi d'une station utile, ou celui dans lequel les troupes débarquées joignent un parti ami qu'elles fortifient réellement et moralement par leur présence. Tel fut le secours que l'on donna, en 1780, aux Américains. Sans cela, c'est une chimère de croire qu'on peut s'établir dans un pays dont la population reste fidèle à son gouvernement. On peut avoir quelques succès momentanés, mais on est bientôt forcé de se rembarquer, après avoir fait quelque mal aux particuliers, mais directement nul au gouvernement ennemi. On a cependant déboursé des sommes considérables. Pendant la guerre de 1756 à 1763, les Anglais en ont beaucoup fait sur les côtes de France, sans forcer cette puissance de rappeler ses troupes qui étaient dans le Hanovre. Il lui a presque suffi de ses milices pour les forcer à se rembarquer<sup>9</sup> [...]. À la vérité, si les Anglais s'étaient rendus maîtres du port de Rochefort ou même de Lorient, l'état des choses aurait été changé; aussi est-il de la plus grande importance pour une puissance maritime que ses forts ou villes qui sont sur la côte soient à l'abri d'un coup de main.

## Des colonies

[...] Les colonies considérées comme positions militaires sont celles qui ont un bon port, parce qu'elles ne peuvent être protégées efficacement que par la marine. Il faut aussi que cette position soit à portée des établissements qu'elle doit servir à protéger [...]. Après elles, viennent celles qui donnent en temps de guerre la faculté de nuire au commerce de l'ennemi et de prendre l'offensive, telles sont Malte et l'île de France<sup>10</sup>. Il est avantageux que ces colonies ne soient pas d'une trop grande étendue, afin de ne pas exiger une garnison considérable, et de n'offrir que peu de ressources à

---

9. Ce fut notamment le cas en septembre 1758, où 10 000 soldats britanniques débarqués pour prendre Saint-Malo furent battus à Saint-Cast par les milices locales et les troupes royales.

10. Malte est idéalement placée pour intercepter le trafic entre le bassin occidental et le bassin oriental de la Méditerranée. L'île de France, actuelle île Maurice, l'était tout autant pour intercepter le trafic entre l'Europe et les Indes avant l'ouverture du canal de Suez en 1869. C'est pourquoi elle fut de 1715 à 1810 la principale base navale française de l'océan Indien.

l'ennemi qui viendrait les attaquer ; il faut aussi que les fortifications de ce port suffisent pour la mettre à l'abri d'un coup de main. Ces colonies ont de plus l'avantage d'être des entrepôts de commerce très utiles en temps de guerre.

Il est d'autres colonies, telles que le cap de Bonne-Espérance et Trinquemalé<sup>11</sup>, dans l'île de Ceylan, que l'on peut également considérer comme positions militaires, puisqu'elles ont l'une et l'autre un bon port, que leurs situations offrent des relâches utiles aux escadres, et que les environs pourvoient aux rafraîchissements des équipages, même à une partie de leurs besoins. Cependant il faut mettre en opposition la dépense qu'entraînent ces établissements, la crainte où l'on doit être qu'un jour une partie des habitants n'appellent chez eux l'ennemi, et ne le secondent dans l'espoir de devenir indépendants, ou dans celui plus ou moins fondé d'être mieux en changeant de maître.

—

---

11. Trinquemalé, ou Trincomalee, est la plus importante baie de la côte orientale du Sri Lanka. Elle servit de base à Suffren pendant sa campagne des Indes.



# Grivel (1778-1869)<sup>1</sup>

**N**é à Brive-la-Gaillarde, Jean Grivel entra dans la marine en 1796. Il participa d'abord à la campagne d'Égypte, puis navigua en Amérique et au Sénégal avant d'être affecté en 1803 à la flottille de Boulogne, chargée de l'invasion de l'Angleterre. Napoléon ayant dû abandonner ce projet, Jean Grivel passa dans les marins de la garde impériale et prit part aux grandes campagnes terrestres des années 1805-1814. Sous la Restauration, il commanda la station navale du Levant et celle du Brésil. Il finit sa carrière comme vice-amiral et préfet maritime de Brest (1834-1846). Il fut aussi député de la Charente Inférieure en 1834, pair de France en 1845, baron en 1846 et sénateur en 1858.

La grande contribution de Jean Grivel au débat stratégique réside dans ses *Considérations navales* (1832), verte répartie à l'*Appel à l'attention de la France sur sa marine militaire* publiée la même année par l'abbé de Pradt, ancien aumônier de Napoléon. Pradt soutenait que la France, puissance continentale par nature, devait renoncer à sa flotte. Jean Grivel récuse à la fois ses prémisses et ses conclusions : d'une part la France a les atouts géopolitiques nécessaires à la puissance maritime, d'autre part elle ne peut se passer de l'irremplaçable outil politico-militaire que constitue la flotte. La puissance maritime prime en effet la puissance terrestre : elle assure le contrôle de l'économie, ce nerf de la guerre, permet la souplesse et la réversibilité de l'action, contrairement au « tout ou rien » des grandes batailles terrestres, et favorise une forme de domination politique plus insidieuse, plus douce, plus acceptable par les tiers que la tutelle directe des armées de terre.

Que la France n'ait plus les moyens de gagner une guerre d'escadre contre la Royal Navy, Jean Grivel n'en disconvient pas. Mais, retrouvant le raisonnement de Vauban, il reformule le problème en termes de stratégie asymétrique : pour qui n'a ni grandes colonies, ni grand commerce maritime, la guerre d'escadre ne s'impose nullement ; s'il s'agit d'affronter une thalassocratie, rendue vulnérable par l'étendue même de ses intérêts maritimes, la guerre de course suffit, à condition toutefois – et sur ce point Jean Grivel innove – de l'engager avec des divisions de grands bâtiments à vapeur. Il faut en somme mettre les tactiques d'escadre au service d'une stratégie corsaire.

---

1. À ne pas confondre avec son fils Richild Grivel (1827-1883), lui aussi amiral et théoricien naval.

Au demeurant, l'Angleterre n'entre pas seule en ligne de compte : Jean Grivel prophétise le décollage maritime des États-Unis et possiblement celui de l'Empire russe, qui seront pour la France des alliés objectifs face à la thalassocratie britannique. Reste que, dans l'immédiat, la formidable puissance terrestre de la Russie menace la liberté des peuples européens. Loin d'y voir une raison de négliger la marine au bénéfice de l'armée, Jean Grivel souligne le rôle que peut jouer la puissance maritime dans une stratégie interarmées combinant choc terrestre au cœur de l'Europe et opérations amphibies sur ses périphéries (c'est d'ailleurs ce type de stratégie qui avait assuré la victoire des coalisés sur Napoléon). Dans un tel cas de figure, le poids politique de chaque membre de l'alliance européenne se mesurerait moins à ses forces terrestres – tous les États du continent en ont – qu'à ses capacités de manœuvre maritime. Or, la France présente à cet égard des atouts que n'auraient pas ses partenaires continentaux : son rang européen dépend donc de sa puissance navale.

## *Considérations navales* (1832)<sup>2</sup>

[...] La flotte est, il est vrai, l'expression de la puissance navale, mais elle n'en est pas l'essence. Il faut, indépendamment d'une position géographique favorable et des ressources territoriales propres à la marine (tant en hommes qu'en matières), le temps nécessaire pour produire des escadres et une combinaison d'efforts extraordinaires. Or, pour que cette combinaison puisse avoir lieu, on ne saurait se passer de grands établissements et d'usines *ad hoc*, d'approvisionnements considérables, faits en temps utile, et enfin d'habiles metteurs en œuvre. Il faut, d'un autre côté, pour introduire de l'ordre dans les travaux et régler le sort des ouvriers et des marins, des institutions qu'on ne fonde point en un jour [...]. Telle est la double base sur laquelle repose nécessairement toute puissance navale établie sur une grande échelle, base compliquée et dans la construction de laquelle il convient de considérer que le temps entre toujours comme élément indispensable; c'est sans doute cette considération majeure du temps qui a fait dire à un homme illustre, dont M. de Pradt ne récusera pas le témoignage, qu'une flotte était presque la *seule chose* que l'argent ne pouvait pas faire<sup>3</sup>. [...]

J'exposerai aussi clairement que cela me sera possible le système naval qui me semble convenir à notre position géographique, à la nature et à la somme de notre population maritime, et enfin à l'état présent de nos moyens en tout genre. Je ferai voir, après cet examen, que nous n'avons pas besoin d'arriver à une égalité positive avec l'Angleterre, sous le rapport des forces navales, pour que nos flottes nous rendent de signalés services; et enfin je prouverai que nous ne pouvons négliger d'entretenir une marine assortie à la position dans laquelle il a plu à Dieu de nous placer, sans abdiquer une grande partie de notre importance politique, et sans compromettre notre indépendance nationale [...].

Remarquons d'abord que chez nous on ne s'est jamais fait une idée exacte du poids réel d'une supériorité navale bien établie, et que cette ignorance nous a porté un notable préjudice. On connaît assez en gros, dans notre pays, les effets de la puissance maritime, parce qu'on les endure; mais on n'aperçoit jamais à temps les causes de ses effets, ou du moins, si on les a quelques fois aperçues, la France a rarement fait des efforts dignes d'elle pour les combattre, et pour attaquer à sa véritable source la grandeur toujours croissante de sa rivale. Nos annales font foi de cette ignorance ou, si l'on veut, de cette

---

2. Les *Considérations navales en réponse à la brochure de M. de Pradt* intitulée *Appel à l'attention de la France sur sa marine militaire* ont été éditées à Paris par l'Imprimerie royale; elles ont été rééditées par Hervé Coutau-Bégarie dans *L'Évolution de la pensée navale* tome I, Paris, Fondation pour les études de Défense nationale, 1991.

3. Cette remarque est de Montesquieu et figure dans les *Considérations sur les causes de la grandeur des Romains et de leur décadence*.

incurie de notre pays, et le facile abandon que nous avons fait à toutes les époques de nos établissements d'outre-mer la démontre sans réplique. Ainsi nous avons vu sans trop d'alarmes la race anglaise s'étendre à son gré sur tous les points qu'elle a voulu s'approprier au-delà des mers, et préparer, par ses envahissements méthodiques, le règne de sa langue, de sa religion et de ses mœurs dans tout le monde transatlantique, tandis que nous nous agitions vainement au centre du continent de l'Europe, semblables à ces coursiers andalous qui galopent sous eux, sans pour cela faire du chemin. Une fois seulement nous avons contribué à détacher de l'Angleterre ses magnifiques colonies du nord de l'Amérique, et nous avons cru lui porter un coup funeste ; mais l'événement n'a pas tardé à faire voir qu'elle n'avait rien perdu par cette séparation tant célébrée ; c'est que sa langue est restée là, ainsi que ses habitudes et ses mœurs, toutes choses qui ne pouvaient manquer de rappeler tôt ou tard son commerce<sup>4</sup>.

Enfin une époque est arrivée qui a changé la face du continent de l'Europe, et détruit tout équilibre entre les États qui se le partagent<sup>5</sup> ; l'Angleterre a joué dans ce grand drame politique un rôle qui a prouvé jusqu'à l'évidence la prépondérance du pouvoir naval sur tous les autres pouvoirs ; mais il a fallu les événements de 1814 pour nous ouvrir les yeux sur ce fait<sup>6</sup> ; peut-être même n'est-il pas encore bien apprécié parmi nous. Il est probable que nous ne manquons pas d'incrédules qui regardent nos malheurs récents comme un accident particulier, imputable à la fortune, et qui ne sont pas disposés à convenir que ces malheurs sont un résultat nécessaire. Pourtant, si l'on veut bien considérer sans prévention la marche qu'ont suivie les peuples rivaux, on changera peut-être de sentiment ; on se convaincra que l'issue de la lutte n'a été que ce qu'elle devait être, et qu'on tomberait dans une grande erreur en l'attribuant au hasard. [...]

Lorsqu'une grande nation possède la puissance navale, et que cette nation se trouve placée dans une position géographique indépendante, elle peut intercepter toutes les grandes communications du globe, occuper tous les défilés maritimes, et s'établir sur tous les points militaires ; en un mot, étendre sur les mers un vaste filet, au moyen duquel elle s'enchaînera le monde commerçant et le gouvernera à son gré. En vain on luttera contre l'influence d'une telle nation en l'exilant sur les flots par des mesures fiscales, en battant ses alliés, en forçant les riverains, momentanément assujettis, à se dresser contre elle<sup>7</sup> ; elle rira sur son rocher de ces vaines tentatives : elle ramènera ses alliés à la charge sans se lasser, et remettra toujours en question une chose vingt fois

---

4. De fait, les exportations anglaises vers les États-Unis doublèrent dans les cinq années qui suivirent la fin de la guerre d'Indépendance américaine, soit de 1783 à 1788.

5. Allusion aux guerres de la Révolution et de l'Empire, de 1792 à 1815.

6. Allusion à l'invasion de la France ayant déterminé la première abdication de Napoléon.

7. Jean Grivel rappelle ici les diverses stratégies mises en œuvre par la Révolution et l'Empire pour battre l'Angleterre.

jugée sur les champs de bataille<sup>8</sup>. Pourtant elle ne compromettra jamais qu'une partie de ses forces<sup>9</sup>; si elle souffre en Europe, elle jouira d'un calme rarement interrompu au-delà des mers, exploitera un immense commerce, et réparera au centuple les pertes accidentelles qu'elle pourra faire, tandis que son ennemi, obligé de lutter constamment avec toutes ses forces, finira nécessairement par rencontrer une chance funeste; alors c'en sera fait de lui sans retour! [...]

La marine, qui se sert de tous les arts utiles, nécessite leurs concours et ouvre de larges voies aux produits de toutes les industries, est sans doute un moyen de domination comme les armées de terre; mais le commerce accompagnant toujours les succès maritimes, il les rend, par ce concours même, moins onéreux aux vaincus. D'ailleurs ces succès bornant d'ordinaire leurs effets apparents aux rivages des vaincus, une fois soumis, ils ne sont pas froissés dans tous les points de leur existence, comme il arrive lors de la conquête du sol par des bandes armées; les flottes, ainsi que la lance d'Achille, semblent porter remède aux blessures qu'elles font<sup>10</sup>: elles ne sont point absolument incompatibles avec une sorte de liberté, tandis que les armées de terre amènent presque inévitablement avec elles l'oppression et la misère qui en est la suite. De là la différence que les peuples ne peuvent manquer de faire entre les deux leviers de puissance<sup>11</sup>.

Il est donc avantageux de s'attacher quand on le peut à la marine de préférence à tout autre moyen de supériorité, d'abord parce que ce moyen est le moins odieux et le plus actif, mais aussi parce que c'est celui qui convient le mieux à une nation qui veut conserver ses franchises. Qu'on ouvre l'histoire; elle montre à chaque page l'éternelle alliance de la marine avec la liberté<sup>12</sup>: jamais cette branche de la force publique n'a été dangereuse pour les nations; et, comme on l'a dit naguère avec autant d'énergie que de vérité, *si on a vu des gardes prétoriennes, on n'a jamais vu des vaisseaux prétoriens*.

Mais toutes les nations ne sont pas appelées à exercer la puissance maritime; il faut avant toute chose, que le peuple qui prétend disputer l'empire de la mer soit un grand peuple, indépendant de toute agression étrangère par sa force intrinsèque ou par la

---

8. De fait, l'Angleterre fut à la fois l'âme et la trésorière des sept coalitions qui se formèrent contre la France révolutionnaire et impériale de 1792 à 1815.

9. « Celui qui est maître de la mer jouit d'une grande liberté, et peut prendre part à une guerre autant ou aussi peu qu'il le souhaite », écrivait déjà Sir Francis Bacon à la charnière des XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

10. D'après une légende transmise par Apollodore, Achille soigna l'un de ses adversaires vaincus en versant sur la plaie que lui avait faite sa lance magique un peu de rouille de cette même lance. Jean Grivel signifie ainsi que la puissance maritime victorieuse peut apporter la prospérité au vaincu.

11. Raison pour laquelle l'Europe, entre la domination terrestre de Napoléon et la domination maritime de l'Angleterre, finit par choisir la seconde.

12. L'histoire d'Athènes illustre déjà l'alliance tendancielle entre les institutions parlementaires et les intérêts du grand commerce maritime, que l'on retrouve ensuite dans l'histoire des Pays-Bas et dans celle de l'Angleterre; voir à ce sujet ce qu'écrit Barbier de La Serre.

position géographique de son sol ; les insulaires sont à cet égard en première ligne quand ils se comptent par millions ; les péninsulaires viennent après, et enfin les riverains, en proportion de l'étendue ou de l'abord plus ou moins facile de leurs côtes. C'est en vain que de petites nations, placées au bas de l'échelle navale par leur défaut de masse, tenteraient de s'élever au-dessus du rang que cette échelle leur assigne : elles y seraient toujours ramenées par la force des choses, quelle que fût leur position, et punies, s'il le fallait, par la conquête de leur territoire. Mais il n'en est pas de même des grands peuples, que leur masse garantit de la crainte d'être conquis : ceux-ci peuvent bien être entravés par un mauvais gouvernement ou par des événements de guerre, par le défaut de richesses ou par des voisins jaloux ; mais ils ne sauraient être annulés sous le rapport maritime qu'accidentellement, ni réduits pour longtemps à renoncer aux bienfaits de la Providence, quand elle a bordé d'eau salée une partie de leurs frontières.

Appliquons ces réflexions à notre patrie.

Il serait superflu de parler de notre force intrinsèque ; chacun la connaît, et je ne suppose pas qu'il faille démontrer que nous sommes indépendants par notre masse, et entièrement hors de danger d'être conquis<sup>13</sup> ; nous sommes du reste placés dans une situation moyenne, quant à l'objet dont il s'agit. Moins heureuse que l'Angleterre, qui est totalement isolée, la France confine à des États continentaux du premier ordre, qui ne peuvent manquer de l'influencer comme elle les influence elle-même : cependant elle touche aux deux mers sur une étendue d'environ neuf cent milles, et ses rivages nourrissent une population maritime considérable : elle est donc, par le fait, dans une position complexe dont il lui est impossible de décliner ni les désagréments ni les avantages. Ce devoir de position n'a été méconnu jusqu'à ce jour qu'une fois par les hommes d'État qui l'ont gouvernée, bien que plusieurs d'entre eux en aient, à diverses époques, négligé l'accomplissement ; on peut même remarquer qu'en dépit de cette insouciance générale pour les choses de la mer que j'ai signalée comme une maladie de notre pays, la marine est encore en faveur en France, sans qu'on sache trop pourquoi ; c'est que l'instinct des peuples les sert souvent mieux que les raisonnements de la politique, quand il s'agit de leurs intérêts vitaux, et que peut-être il leur révèle à leur insu leurs véritables besoins. Venons à présent à nos ressources en hommes.

Les Français sont-ils moins propres au métier de la mer que les autres peuples ? Telle est la question que l'on est tenté de s'adresser lorsque l'on considère seulement un côté de nos annales. La réponse est facile. Il suffit de jeter les yeux sur les hommes

---

13. Jean Grivel parle ici d'une conquête définitive, non d'une invasion ponctuelle comme celles que la France a essayées en 1814 et 1815.

qui bordent notre littoral, de rappeler ce qu'ont exécuté les pêcheurs basques et les aventuriers normands, de suivre nos capitaines français dans les engagements à force égale, et de juger. Je ne sais si je m'abuse; mais il me semble que rien n'est au-dessus de cette race opiniâtre et vigoureuse qui borde les côtes de la vieille Armorique, et que, s'il exista jamais des hommes particulièrement organisés pour braver tous les événements de tempête ou de combat, pour lutter avec avantage contre les privations et les fatigues de toute espèce que la mer impose, ces hommes, à coup sûr, doivent se trouver parmi les Bretons.

Mais comment ne pas rendre justice à notre population maritime? À la voir si constamment décimée, durant une longue guerre féconde en combats meurtriers, sans jamais se plaindre, sans jamais reculer d'un pas, on est bien plus tenté de l'admirer que de l'outrager par un doute hors de saison. Et d'ailleurs, si nous invoquons nos souvenirs, ces souvenirs diront que, dans les engagements multipliés de la dernière guerre, nos matelots n'ont jamais manqué à leurs capitaines, et que, bien ou mal menés, ils se sont fait tuer sans sourciller [...]; qu'enfin nos fréquents désastres ne peuvent leur être imputés sans la plus criante injustice.

La France [...] compte à peu près 74 vaisseaux ou frégates de tout rang, qui figurent encore sur la liste de son matériel. Ajoutons à ce nombre un nombre pareil de corvettes et de brigs<sup>14</sup> qu'on parviendra à mettre dehors en cas de guerre.

L'Angleterre en aura au moins autant la première année; mais elle doublera bientôt et triplera, s'il le faut, cette quantité l'année suivante, tandis que la France fera beaucoup si elle peut entretenir sa première exhibition de vaisseaux.

On voit que, s'il ne fallait qu'aller en mer pour combattre masse contre masse, la victoire ne balancerait pas un moment.

Mais la France n'a que peu de bâtiments marchands, et sa rivale en possède 25 000. L'Angleterre occupe une foule de postes isolés sur l'Océan, tandis que le pavillon français ne flotte plus que sur quelques rochers insignifiants<sup>15</sup>. Il suit de là que lors d'une déclaration de guerre nous avons peu à craindre, et que l'Angleterre est vulnérable de toutes parts [...]. Différence de position très grande, si grande qu'elle ramène à une sorte d'équilibre entre les deux peuples!

---

14. Ou bricks, bâtiments rapides longs d'une trentaine de mètres et généralement inférieurs à 300 tonneaux.

15. La France avait récupéré en 1815 la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion, mais leur intérêt économique était bien moindre que sous l'Ancien Régime, car leur production de sucre de canne, déjà concurrencée en métropole par le développement du sucre de betterave, fut encore pénalisée par l'interdiction de la traite négrière.

En effet, des malheurs de toute espèce ont bien pu ravir à la France son pouvoir maritime, mais non les éléments de ce pouvoir. Ils existeront dans son sein tant qu'on ne la privera ni de son soleil ni de son homogénéité politique. Lorsqu'elle voudra combiner ses ressources et en user, sa position d'infériorité, sous le rapport du mobilier naval, ne lui sera pas si désavantageuse qu'on paraît le croire. Les plus grandes pertes qu'elle pourra faire en ce genre ne l'affecteront que médiocrement, tandis que la course qu'elle établira sur une grande échelle désolera l'immense commerce de son ennemi. Qu'on juge par l'exemple de l'Amérique des résultats que peuvent amener des croisières bien conduites au commencement d'une guerre. L'Amérique a soutenu sa dernière lutte avec douze frégates<sup>16</sup> : nous en pouvons mettre en mer de prime abord quatre fois autant, sans compter les bâtiments légers. Si nous nous décidons à couler ou à brûler immédiatement tout ce qui tombera dans nos mains, le mal que nous ferons à l'ennemi sera pour lui sans compensation<sup>17</sup> [...]. En ne supposant à nos croiseurs qu'une fortune moyenne, il est à peu près certain qu'ils feront éprouver au commerce anglais des pertes énormes, et qu'enfin ils pourront, par une réunion soudaine, faire contribuer ou même détruire les établissements éloignés et de peu de défense qui appartiennent à cette nation.

Tel est le but que, selon moi, la France doit avoir en vue. Si elle marche avec persévérance pour l'atteindre, il arrivera très probablement qu'elle l'atteindra ou qu'elle obligera l'Angleterre à des concessions. Que si, par un miracle de la fortune britannique, l'Angleterre résiste à nos attaques journalières sans pertes notables, elle n'échappera pas à la nécessité de ne naviguer que sous convoi, circonstance qui, élevant le prix du fret et celui des assurances, ne lui permettra plus de se présenter qu'avec désavantage sur tous les marchés [...].

On sent que cette course que je propose sur une grande échelle, d'après le vœu souvent manifesté de nos meilleurs officiers, ne peut s'exercer qu'au moyen de forts bâtiments, tels que les vaisseaux et les frégates, expédiés en division, ou même isolément, et qu'il serait peu sage de compter sur les petits navires pour de longues croisières en grande eau. Les corvettes et les brigs du premier rang peuvent être utilisés sans doute dans le commencement des hostilités ; mais on fera bien de ne les employer qu'avec réserve et lorsqu'on se sera assuré au préalable de leurs qualités, sans quoi ils finiront toujours par être pris, comme cela est généralement arrivé la guerre dernière<sup>18</sup>.

---

16. Allusion à la guerre anglo-américaine de 1812-1814, au cours de laquelle les corsaires américains – frégates mais aussi bricks – prirent 1 175 bâtiments britanniques. Les Anglais ripostèrent en brûlant Washington en 1814 et la guerre prit fin sur une paix blanche.

17. Jean Grivel part du principe que les corsaires français ne pourront pas ramener leurs prises, car les abords des ports français seront surveillés par la Royal Navy.

18. Allusion aux déboires des corsaires lors des guerres de la Révolution et de l'Empire.

Que si je me prononce contre l'emploi irréfléchi des petits bâtiments de l'État, on s'imagine bien qu'à plus forte raison, je m'élève contre l'abus que nous avons fait jusqu'à présent des lettres de marque<sup>19</sup>. Je comprends qu'au début d'une guerre les corsaires marchands obtiennent des succès, mais après cette première époque ils doivent se borner aux détroits et aux mers resserrées<sup>20</sup>; car lorsque l'ennemi a eu le temps d'établir ses croisières<sup>21</sup>, il est rare que ces faibles armements lui échappent dès qu'ils osent se lancer au large. Et c'est autant de perdu pour le pays. Or, il ne convient pas de nous exposer de nouveau à une chance qui, en nous privant de nos meilleurs matelots, peut nous ôter les moyens de continuer la guerre.

On voit qu'il ne s'agit point ici de détruire la flotte<sup>22</sup>: elle doit rester au contraire sous une ordonnance stricte, dont les vaisseaux ne s'écarteront jamais que par partie et comme détachement; car nous n'entendons nullement renoncer aux réunions soudaines ni aux avantages qui peuvent s'ensuivre, et pour que ces réunions soient fructueuses, il importe de conserver précieusement l'organisation de l'armée navale.

Sans doute il existe dans cette armée des personnes, d'ailleurs éclairées, qui regarderont ce genre de guerre comme peu digne d'une nation telle que la nôtre, et qui voudraient encore en venir à ces grandes escadres du temps passé, que nous avons toujours pu lancer sur l'Océan lorsque la France a bien voulu porter son attention sur sa marine. À ces personnes éclairées, je répondrai simplement l'impossibilité où nous nous trouvons de suivre à cet égard le vieux système, sans faire des sacrifices que l'état du pays ne comporte plus<sup>23</sup>. Ensuite je leur demanderai si la gloire ne s'acquiert que dans les grandes batailles, ou si l'on peut craindre que l'habitude des courses n'altère le caractère honorable de nos marins? Certes les exemples rassurants ne manquent pas à cet égard, et si l'on en doutait, il suffirait de rappeler que les grandes actions exécutées durant les beaux jours de notre marine l'ont presque toujours été par des hommes formés à cette école; que Jean Bart, Duguay-Trouin, Forbin, Tourville lui-même lui appartiennent, et que plus récemment encore, si nos fréquents désastres ont été compensés par quelque gloire, c'est à la course que nous le devons<sup>24</sup>.

---

19. Documents confiant des missions de guerre à des particuliers – ceux que Jean Grivel nomme dans la phrase suivante les « corsaires marchands ».

20. Dans ces zones d'opération en effet, un corsaire surpris par des forces supérieures peut facilement regagner le littoral.

21. Il s'agit des croisières de surveillance au large des bases corsaires ou sur les routes maritimes que pourraient attaquer les corsaires.

22. Comprendre: « diviser la flotte ».

23. Pour Jean Grivel, la guerre d'escadre était une nécessité à l'époque où la France avait de vastes intérêts maritimes et coloniaux à protéger; ces intérêts ayant disparu, la guerre de course suffit amplement.

24. On songe notamment aux exploits de Surcouf pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire.

Secondement, d'autres s'inquiéteront de la manière dont nos croiseurs sortiront de nos ports ou y entreront, et du défaut de relâches qui les obligent à périr en mer, faute de vivres dans beaucoup d'occasions, ou à se rendre d'eux-mêmes à nos ennemis. À ces craintes bien naturelles, on peut répondre :

1° Que dans les blocus les plus exacts qui aient eu lieu devant nos ports pendant la dernière guerre, nos bâtiments sont toujours sortis à volonté, et souvent, quoique moins facilement, toujours rentrés de même ;

2° Que nos vaisseaux de ligne, nos grandes frégates et même nos corvettes prennent aujourd'hui beaucoup plus de vivres que par le passé, à cause des modifications apportées dans l'arrimage et de l'invention des caisses en fer<sup>25</sup> ;

3° Que dans l'état actuel de la politique il n'y a aucune probabilité de coalition générale contre la France, seule circonstance qui pourrait nous interdire les nombreuses relâches des mers d'Europe qui baignent les côtes neutres ;

4° Que l'Amérique toute entière est désormais ouverte à nos croiseurs, tant sur le continent que dans ses archipels ;

5° Enfin que, quoique les mers de l'Inde semblent nous être fermées depuis que l'Île de France<sup>26</sup> n'est plus en notre pouvoir, on y trouverait encore des relâches au besoin, et des facilités d'approvisionnements.

On voit d'après cela que les obstacles dont il s'agit ne sont point insurmontables. Il convient d'ailleurs de faire remarquer à ceux qui seraient frappés des difficultés d'entrée et de sortie de nos ports en conséquence du blocus, que, dans l'état actuel de la navigation, ces difficultés sont notablement diminuées, sinon annulées tout à fait. Nul n'ignore sur la côte que l'invention des bateaux à vapeur ne permettra plus de bloquer les ports de guerre comme par le passé, pour peu qu'on veuille la mettre à profit. Les marins savent à quoi s'en tenir là-dessus, et ils ne pourront craindre d'exécuter à l'avenir des mouvements d'entrée ou de sortie, dont l'avancement de l'art a presque fait disparaître les obstacles<sup>27</sup> [...].

Il est temps d'en venir aux autres marines, dont mon adversaire n'a pour ainsi dire point fait état, bien qu'elles méritent d'être prises en sérieuse considération. Parce que tout s'efface devant le trident britannique<sup>28</sup>, il ne faut pas en conclure que ces marines secondaires sont pour cela impuissantes par rapport à nous. Qu'on se représente l'état réel de l'Amérique du Nord, ainsi que celui de la Russie, et l'on reconnaîtra, peut-être

---

25. Caisses permettant de stocker de l'eau douce, assurant une meilleure conservation de cette eau et encombrant moins les cales que les tonneaux de jadis.

26. Redevenue île Maurice, de son nom hollandais, depuis sa conquête par les Anglais en 1810.

27. La vitesse et la souplesse tactique des navires à vapeur facilite notamment leur sortie des ports de l'Atlantique, souvent complexe pour des voiliers vu la prédominance des vents d'ouest.

28. Le trident de Neptune, symbole de la maîtrise de la mer.

avec surprise, que ces deux puissances ont d'immenses ressources pour entrer avec avantage dans la carrière nautique. Si l'on se rapporte à ce que j'ai dit des fondements de la puissance navale, on peut remarquer :

1° Que l'Amérique du Nord est isolée comme l'Angleterre;

2° Qu'elle est bordée d'eau salée en partie, et sillonnée de fleuves nombreux, dont les dimensions sont telles que sa navigation intérieure seule est plus considérable que celle de plus d'une nation maritime;

3° Que son commerce extérieur est immense, ainsi que ses pêches; ce qui lui donne la facilité de former un grand nombre d'excellents matelots;

4° Que, la population augmentant dans l'Union avec une rapidité sans exemple, et la prospérité publique en même temps, cet État aura avant un quart de siècle les moyens d'armer autant de vaisseaux de guerre qu'il le voudra<sup>29</sup>;

5° Enfin qu'il abonde en munitions navales de toute espèce<sup>30</sup>.

On reconnaîtra en outre que la Russie a, comme l'Amérique, presque tous les avantages de l'isolement, à cause de l'âpreté de son climat et de sa masse gigantesque. Il est vrai que ses côtes sont peu étendues; mais elle ne manque pas de navigation intérieure ni de grands fleuves; elle a de plus assez de munitions navales, non seulement pour son usage, mais encore pour en fournir les autres nations<sup>31</sup> [...]. La Russie n'est peut-être pas capable d'équiper de grandes flottes maintenant, à cause de l'état de ses finances; mais qui peut répondre qu'elle en sera toujours au même point sous ce rapport financier? [...]

Je crois, quant à moi, que jamais [...] les pouvoirs maritimes n'ont représenté autant de chances d'un équilibre prochain [...]; CAR TOUTE NATION QUI MARCHE, COMME L'AMÉRIQUE, VERS L'AFFRANCHISSEMENT MARITIME, EST VIRTUELLEMENT L'ALLIÉE DES MARINES SECONDAIRES, ET RÉCIPROQUEMENT [...].

Cet aperçu des moyens de l'Amérique et de la Russie fait voir que, dans la discussion qui nous préoccupe, il est bon de considérer toutes les faces des questions qu'elle soulève, et d'admettre toutes les données qui peuvent servir à tirer ces questions au clair. Il démontre (du moins en ce qui touche à la Russie) ce que j'ai avancé en disant que la *France devait s'efforcer de se maintenir à un certain point d'égalité maritime avec quelque nation que ce soit, si elle ne veut renoncer à sa sûreté et peut-être à son indépendance nationale*. En effet, il ne serait pas sage pour nous de ne faire état que de l'Angleterre,

---

29. En réalité, c'est dans les années 1890 qu'aura lieu le décollage de l'US Navy.

30. Par « munitions navales », Jean Grivel entend les matières premières indispensables à la construction et à l'entretien des navires.

31. C'est notamment de Russie que, depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, venait une grande partie du bois utilisé par les chantiers navals européens.

et de fermer volontairement les yeux, ainsi que l'a fait M. de Pradt, sur les progrès des autres marines. Il peut fort bien arriver, quoi qu'il en dise, que nous ayons plus d'une occasion de faire usage de nos forces navales contre d'autres puissances européennes que la Grande-Bretagne. Nous ne devons pas oublier que c'est comme complément de nos forces de terre que notre flotte peut être appelée à agir d'un moment à l'autre [...]. On est trop au courant des idées militaires chez nous pour que chacun ne me comprenne pas au premier mot, et ne reconnaisse pas les mille occasions que nous trouverons de tomber sur les flancs de nos ennemis, dans les deux Méditerranées, lorsque nous aurons une marine supérieure<sup>32</sup>.

Mais si nous négligeons cette marine, quel moyen nous restera-t-il pour arrêter [...] la marche d'une invasion qui peut se ruer sur nous d'un moment à l'autre, avec la double force de la civilisation et de la barbarie<sup>33</sup>; comment échapperons-nous enfin à cette pression politique que le Nord n'a cessé d'exercer sur le Midi que par intervalles, depuis un si grand nombre d'années<sup>34</sup>? [...] *D'une flotte respectable, non moins que d'une bonne armée de terre, peut dépendre avant qu'il soit longtemps notre avenir!* [...] C'est pour cette époque, où peut-être il s'agira de la liberté du continent de l'Europe, que les peuples de ce continent qui sont jaloux de leur indépendance doivent préparer leurs forces. Qu'on juge d'après cela si la France peut négliger son armée navale, elle qui, de toutes les nations intéressées, est la seule qui possède une marine de quelque poids! [...]

Je dois insister, en finissant, sur un principe général que je ne me crois pas obligé de démontrer, mais qui est gravé au fond de mon âme: *c'est qu'un peuple ne peut jamais renoncer à mettre à profit ses avantages naturels sans se dégrader, et par conséquent sans s'affaiblir.*

---

32. Jean Grivel emploie le mot « Méditerranée » dans son sens étymologique de mer située au milieu des terres. « Les deux Méditerranées » dont il parle sont la Méditerranée proprement dite et la Baltique. L'Europe lui apparaît donc comme un champ de bataille dont l'armée française, tournée vers l'est, tiendrait le centre, et dont la marine, occupant les ailes, pourrait se rabattre à tout moment sur les flancs de l'ennemi au moyen de débarquements ou de bombardements navals.

33. C'est à la menace russe que songe Jean Grivel: dans l'imaginaire du XIX<sup>e</sup> siècle, la Russie allie les ressources de la civilisation européenne – notamment l'artillerie – et celles de la barbarie asiatique – les hordes des steppes, le despotisme oriental.

34. Allusion au dépècement de la Pologne entre la Russie, l'Autriche et la Prusse à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, aux interventions de l'armée russe en Europe centrale et occidentale pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, culminant avec l'invasion de la France en 1814, et à l'écrasement par cette même armée russe de la révolte polonaise de 1830-1831.

# Lapeyrouse-Bonfils (1808-1895)

Léonce-Léonard de Bonfils (de Lapeyrouse par sa mère, mais sans rapport avec le grand navigateur Lapérouse) naquit en Dordogne, dans une famille ayant donné à la France plusieurs officiers de terre et de mer. Entré en 1822 au Collège royal de la marine, il y fut très mal noté. Tel fut aussi le cas pendant le quart de siècle qu'il passa dans la marine avant de démissionner en 1848. Il se consacra dès lors à la carrière préfectorale que lui ouvraient ses relations bonapartistes ; il avait en effet épousé une fille du général de Montholon, compagnon de détention de Napoléon I<sup>er</sup> à Sainte-Hélène et de Louis-Napoléon Bonaparte au fort de Ham. Le comte de Lapeyrouse-Bonfils semble cependant n'avoir frayé avec le bonapartisme que par réaction contre la révolution de 1848 : catholique convaincu et conservateur invétéré, il rompit avec l'Empire en 1858. Le reste de son existence fut un long exil intérieur ponctué par la rédaction de trois ouvrages à connotations pré-maurrassiennes.

Marin des plus médiocres, Lapeyrouse-Bonfils n'aurait aucun titre à la reconnaissance de l'institution s'il n'avait mis à son service ses vastes connaissances historiques et ses réels talents d'essayiste. Après avoir donné en 1842 un ouvrage sur les signaux navals, il avait entrepris de rédiger une *Histoire de la marine française* couvrant la période comprise entre Richelieu et la fin de l'Ancien Régime. Il semble avoir été encouragé dans cette tâche par le vice-amiral de Mackau, alors ministre de la Marine, qui lui facilita en particulier l'accès aux archives. L'ouvrage – près de quinze cents pages en trois volumes – parut en 1845. Mackau, qui conduisait à cette époque un impressionnant effort de modernisation navale, en fit acquérir 450 exemplaires par la marine : il suggérait par là-même que l'excellence technologique ne dispense pas d'une solide culture historique, condition *sine qua non* d'une réflexion stratégique digne de ce nom.

De fait, le livre de Lapeyrouse-Bonfils est beaucoup plus qu'une chronique : on y trouve des considérations de haute tenue sur la nature et la portée de la puissance maritime. Si l'influence de Malouet, de Barbier de La Serre (qui dirigeait le Collège royal de la marine au moment où Lapeyrouse-Bonfils y entra) et de Jean Grivel est nettement perceptible, l'élève dépasse souvent ses maîtres en précisant des idées restées chez eux à l'état d'ébauches. Penseur systémique, il souligne l'interdépendance entre marine de guerre et marine de commerce, mais aussi l'importance du contexte économique, politique, diplomatique et stratégique dans lequel l'une et l'autre sont appelées à agir : exemplaires à cet égard sont ses analyses sur les erreurs de la politique navale

française ou sur les ressorts de l'impérialisme britannique. Même tour d'esprit dans ses réflexions stratégiques : dépassant le sempiternel débat entre guerre d'escadre et guerre de course, Lapeyrouse-Bonfils montre que l'une et l'autre ne sont jamais si efficaces que lorsqu'elles sont montées en système. Quarante-cinq ans plus tard, et dans une conjoncture politique bien plus favorable, Mahan n'aura qu'à plagier cet auteur oublié pour devenir une célébrité planétaire.

## *Histoire de la marine française (1845)*<sup>1</sup>

### **[La mer comme multiplicateur de puissance]**

[...] Venise est le premier exemple, avant même le Moyen Âge, lorsque la marine était vraiment dans l'enfance, des ressources énormes qu'elle offre à tout pays qui veut réellement s'en occuper. Ce pays de Venise, avec quelques misérables langues de terre habitées par de pauvres pêcheurs fugitifs, fondait cependant un empire qui, dans l'histoire, a sa place parmi les plus grands États maritimes<sup>2</sup>. C'est ainsi que la mer offre aux peuples qui savent se servir de sa vaste étendue et des larges voies qu'elle ouvre au courage, à l'industrie et à la persévérance, le moyen de se développer dans d'énormes proportions, qui dépassent, d'une manière merveilleuse, leur premier point de départ. Il suffit de voir d'où Venise est sortie et de calculer ce qu'il fallut d'événements contraires pour l'abattre; ce rapprochement seul fera apprécier ce qu'elle fut par la mer, elle qui avait d'abord à conquérir son territoire, et, si je puis m'exprimer ainsi, à surnager au-dessus des flots. Gênes comme Venise doit sa puissance à sa marine et à son commerce<sup>3</sup> [...].

L'établissement de la république hollandaise et sa haute fortune furent la preuve de l'influence énorme que la marine était destinée à exercer dans la politique extérieure des peuples. C'était l'exemple de Gênes et de Venise renouvelé, mais sur une plus grande échelle, parce que l'époque était plus moderne, et que les intérêts des peuples se trouvaient plus en jeu. Placée entre l'Allemagne et la France, au milieu de tous les différends de l'Europe, au bout du Rhin, appuyée sur tant de fleuves, auxquels elle sert comme d'embouchure, la Hollande, riche et puissante par sa marine et son commerce, devait se mêler à tout<sup>4</sup>. Qu'était-elle sans cette marine et ce commerce? Une lande flottant sur des marais, avec une pauvre population de pêcheurs! [...]

### **[La France et la mer]**

[...] Jamais, nous devons le dire ici, l'esprit français n'a montré plus d'inconstance, moins de suite dans les idées, qu'à l'égard de la marine; jamais, aussi, un pays n'a offert, comme la France, plus de ressources, plus de moyens pour en former une puissante, en

---

1. L'ouvrage a été publié à Paris, chez Dentu, en trois tomes, et n'a pas été réédité.

2. À son apogée (début du XV<sup>e</sup> siècle), Venise contrôlait l'essentiel du commerce maritime en Méditerranée orientale.

3. Gênes, ville au territoire exigu, isolée du reste de l'Italie par la chaîne des Appennins, contrôlait au XIV<sup>e</sup> siècle une bonne partie du commerce maritime en Méditerranée orientale avant de décliner face à Venise.

4. Ce fut le cas non seulement par son rôle pivot dans le commerce maritime entre la Baltique et l'Europe occidentale, mais encore par ses colonies dans les deux Amériques, au cap de Bonne-Espérance, en Inde, à Ceylan et en Asie du Sud-Est.

peu de temps. Que l'on consulte l'histoire de notre patrie, et l'on y verra, tour à tour, des gouvernements occupés d'autres intérêts, laissant dépérir nos forces navales; d'autres, au contraire, entreprenant de les reconstituer avec les débris qui restaient encore [...]. À leur voix les chantiers se couvrent de navires, les matelots encombrant les ports, des officiers distingués, souvent illustres, surgissent comme par enchantement pour armer, organiser les flottes, et les deux mers voient reparaître avec autant de surprise que d'admiration le vieux et glorieux étendard de la France.

Combien les hommes d'État qui vivent et meurent sans avoir connu ou utilisé cette puissance créatrice de leur pays ne sont-ils pas coupables? Il était impossible que cet oubli ou cette insouciance des choses maritimes ne dussent pas finir par donner la supériorité à la marine anglaise, en tout temps l'objet de la sollicitude du gouvernement britannique [...].

Ce n'est, en effet, que par une sollicitude de tous les instants que les éléments si nombreux dont se compose le matériel des ports et des armées navales peuvent être préparés et mis en état. Prise au dépourvu, une nation riche comme la nôtre peut, en quelques mois, improviser une armée navale; mais à cette flotte manqueront des moyens de succès que le temps seul, aidé de l'habileté des chefs, peut donner. En principe, une marine, quelle que soit sa force, qui, toute nouvelle, sortira des ports pour combattre, sera nécessairement vaincue par celle qui l'attendra à la mer; tant la véritable organisation militaire du vaisseau et de l'armée, qui est la condition de tout succès maritime, a besoin de la pratique de la mer pour se perfectionner. Ceci et ce qui précède expliquent pourquoi, depuis plus d'un siècle, les succès maritimes ont appartenu à ceux qui avaient le mieux préparé et organisé ces moyens.

Successivement les marines d'Espagne, de France et de Hollande ont été vaincues et détruites par celle d'Angleterre, parce que ces nations ont eu le tort de faire de leur puissance navale une force auxiliaire ou secondaire. La Hollande, comme l'Angleterre, forcée de porter ses espérances du côté de la mer, était faite, peut-être, pour lutter avec égalité contre la dernière; mais [...] les Hollandais furent distraits de leurs véritables intérêts par l'ambition de leurs stathouders et la haine aveugle qu'ils vouèrent à Louis XIV, haine funeste, qui a le plus contribué à la décadence de leur patrie<sup>5</sup> [...].

Les ordonnances et édits de 1681 et 1689 et les encouragements donnés aux marchands, prouvent [...] que Colbert sentait le besoin de créer une navigation marchande

---

5. En effet, cette haine pour la France catholique (que celle-ci, au demeurant, rendait bien à la Hollande protestante) obligea les Hollandais à étoffer leurs forces terrestres au détriment de leur flotte de guerre.

active, étendue, pour servir d'élément constitutif à la marine de guerre<sup>6</sup>. Ce grand ministre est le seul qui ait songé sérieusement à fonder en France un système maritime. Le système économique de Sully fut simplement agricole, celui de Colbert manufacturier et maritime, celui de Seignelay presque nul ; sous Louis XV il devint colonial<sup>7</sup>. Un pays vaste, productif, inépuisable en hommes de guerre, baigné par les trois mers qui portent sur leurs flots les richesses du monde, aurait atteint le plus haut degré de prospérité, s'il eût réuni, dans une vaste combinaison, la science agricole, l'industrie manufacturière, les ressources coloniales et la puissance maritime.

Seignelay, que les victoires de nos armées de terre empêchaient de dormir, ne suivit pas [l'exemple] de son père, qui voulait un commerce avant une flotte. Il commença par créer une marine guerrière avant d'en avoir assis les fondements, et ce fut la faute de sa vie.

Il en résulta pour la France une espèce d'inertie commerciale ; l'industrie, les manufactures, toutes les branches de richesses dont le commerce était comme la sève, furent frappées de mort ou de stérilité. Nous eûmes encore des matelots, mais pas d'argent pour construire des vaisseaux. La marine française, naguère la première du monde, ne put pas continuer le déploiement de tous ses moyens et déclina sous l'influence de cette grande erreur de Seignelay, trop servilement adoptée par ses successeurs. Depuis que la guerre se faisait plutôt à force d'argent qu'à force d'hommes, qui peut douter que les désastres de la succession d'Espagne n'aient pas été la conséquence de cet état de choses ? L'Angleterre et la Hollande, dont le commerce florissait, purent soutenir tout le poids de cette longue et sanglante lutte<sup>8</sup>.

N'ayant plus d'armées navales à opposer à l'ennemi, on eut recours à des moyens nouveaux, à la guerre de course ; non pour faire ou empêcher de grandes expéditions, mais pour détruire, ruiner le commerce ennemi. Ce fut, en quelque sorte, une révolution dans les principes établis de la guerre maritime ; car si, durant les hostilités de 1689 à 1697<sup>9</sup>, on ne comprit pas assez l'importance d'un semblable genre d'attaque, la guerre de la succession d'Espagne le protégea trop au détriment du grand système

---

6. L'ordonnance de 1681 organise la marine de commerce, celle de 1689 la marine de guerre, succession qui, selon Lapeyrouse-Bonfils, traduit la priorité accordée par Colbert au trafic maritime.

7. Sully (1560-1641), ministre d'Henri IV, professait que « labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France ». Colbert (1619-1683), ministre de Louis XIV, privilégia le développement d'une industrie nationale capable de s'imposer sur les marchés extérieurs par le truchement de compagnies maritimes françaises. Seignelay (1651-1690), fils et successeur de Colbert, ne fut pas assez attentif à ce dernier aspect. Quant au « système colonial » qui caractérisa, selon Lapeyrouse-Bonfils, le règne de Louis XV, il privilégia le commerce avec les Antilles au détriment de la marine de guerre, pourtant indispensable pour le protéger.

8. La guerre de Succession d'Espagne (1701-1714) permit certes à Louis XIV de maintenir son petit-fils sur le trône d'Espagne, mais elle fut une nette victoire de l'Angleterre sur le plan maritime et colonial : elle s'empara de Gibraltar et de Minorque, s'ouvrit les marchés des Antilles et de l'Amérique latine, obligea la France à démanteler les fortifications de Dunkerque et à abandonner l'Acadie, Terre-Neuve et la baie d'Hudson.

9. Guerre de la ligue d'Augsbourg.

de guerre<sup>10</sup>. Dans l'une et l'autre circonstance, nos hommes d'État furent à côté de la vérité, qui est l'emploi intelligent et simultané des deux moyens.

Il est impossible de ne pas comprendre qu'en condamnant les fortes escadres, les armées navales comme inutiles et onéreuses, ne servant qu'à compromettre le matériel et le personnel de la marine, on enlève au pays l'un des principaux éléments de sa force ; car, les grandes expéditions, la conquête d'une colonie, les secours portés à des provinces qui s'insurgent, comme dans la guerre de 1778<sup>11</sup>, l'invasion enfin du propre territoire de son ennemi, ne sont plus possibles.

Comment, en effet, admettre qu'on pourrait lancer au milieu des flots dix, vingt, trente, quarante mille hommes sans des forces imposantes, c'est-à-dire des flottes, pour les protéger ? Devant la marine d'Angleterre, quel gouvernement serait assez osé pour prendre sur lui la responsabilité d'un acte dont il chercherait vainement un seul exemple dans l'histoire des peuples modernes ? Nous ne sommes plus au temps où des conquérants s'embarquaient, avec leur armée, sur des navires de toutes sortes, pour envahir un pays sans moyens maritimes de défense.

En admettant que la marine à vapeur remplace la marine à voile, les flottes sont encore nécessaires. Sans doute, les mouvements rapides des navires à vapeur permettront des coups de main que les navires à voile ne pourront que difficilement opérer ; mais quand il s'agira d'une vaste expédition, la conquête d'une colonie, le transport d'un point à un autre d'une armée de terre nombreuse, l'invasion enfin d'un pays ennemi, ainsi que nous l'avons déjà supposé, il faudra bien rassembler une quantité considérable de ces navires, pour servir à la fois de transport et de défense [...].

Nous ne craignons pas d'affirmer que les personnes qui soutiennent que des corsaires et des frégates sont suffisants pour obtenir de tels avantages sur un ennemi qui domine la mer, émettent une opinion funeste aux intérêts et à la gloire du pays, sont en contradiction avec l'expérience, et donnent raison à la prépondérance maritime de l'Angleterre, qui, ayant, de plus que nous, des flottes à ses ordres, pourra dicter la paix et la guerre, dominer le monde sans contrôle.

Le militaire qui viendrait dire que des troupes irrégulières sont préférables à une armée organisée et disciplinée, parce qu'il serait arrivé une fois, par hasard, que les premières auraient pillé les cantonnements de la seconde, ne passerait-il pas à bon droit pour un

---

10. Le « grand système de guerre » est la guerre d'escadre. Lapeyrouse-Bonfils s'en prend ici aux idées développées par Vauban dans son *Mémoire sur la capverie*.

11. La guerre d'Indépendance américaine.

homme prévenu, ou d'un jugement faux? Les corsaires et les frégates sont les troupes légères de la mer, et ils ne peuvent posséder de véritable importance que dans le désordre de la fuite, et quand ils se sentent protégés par de bonnes réserves<sup>12</sup> [...].

La guerre de course, pour être destructive, a besoin d'être secondée par une guerre d'escadre et de divisions de vaisseaux, qui, contraignant l'ennemi à réunir ses forces, permettent aux croiseurs des tentatives heureuses sur son commerce<sup>13</sup>: sans cela elle n'aboutit qu'à faire prendre les navires croiseurs. Les guerres de 1743, de 1756 et de la Révolution, confirment cette opinion et montrent toute l'insuffisance des spéculateurs assez hardis pour courir sus au commerce anglais, protégé par de nombreuses escadres, et qui payèrent leur témérité par la perte de leur fortune et quelques années de prison, dans les pontons d'Angleterre<sup>14</sup>.

Enfin, les adversaires d'une marine de vaisseaux objectent les dépenses considérables que nécessite l'entretien des escadres. Cela est vrai, mais que faut-il en conclure? Le département de la Guerre coûte plus de trois cents millions: qui voudrait cependant acheter, au prix de la réduction du cinquième des marges publiques de la France, l'anéantissement de notre armée de terre et la perte de notre nationalité? Il y a des dépenses forcées, et qui peut douter que la marine ne soit pas au nombre des grands et indispensables moyens de notre existence, comme nation, auxquels il faille consacrer une partie du budget de la France? Gardons-nous d'accueillir les demi-mesures, les économies qui tendraient à faire de notre marine une arme sans puissance [...]. Les victoires enrichissent, les défaites ruinent, il faut donc pourvoir complètement à notre organisation navale. Même à l'époque impériale, où l'Angleterre a si fort exagéré ses ressources, les guerres maritimes où elle a été victorieuse ont doublé ses richesses et lui ont valu tout un monde.

Il faut donc reconnaître ces deux vérités importantes: 1° que le système exclusif d'une guerre de course et d'une marine légère est contraire à la raison comme à l'histoire; 2° que la guerre de course par divisions isolées, maintenue dans de sages proportions et combinée à tout un plan d'hostilités, doit avoir une grande influence sur les résultats définitifs d'une guerre et que ce genre d'attaque, quels que soient les temps et les lieux, exige que les divisions soient commandées par des chefs entreprenants, qui sachent trouver en eux de nombreuses ressources, et connaissent les parages où ils auront à porter leurs coups. La vapeur, qui semble destinée à faire une révolution dans l'art naval, apportera, sans aucun doute, de profondes modifications dans la manière de faire la guerre [...].

---

12. Par «le désordre de la fuite», Lapeyrouse-Bonfils entend la défaite des escadres ennemies qui, laissant le commerce ennemi sans protection, permet l'intervention des corsaires. Avant cette défaite, les corsaires ne peuvent agir que couverts par les escadres.

13. Lorsque l'ennemi concentre ses navires de guerre dans la perspective d'une bataille d'escadre, il ne peut plus protéger son commerce, puisque cette tâche supposerait au contraire de disperser ses moyens.

14. Bon nombre de prisonniers français ne survécurent pas à l'insalubrité qui caractérisait les pontons britanniques.

On peut cependant assurer que, comme toujours, ce sera la nation qui aura le plus de grandes flottes de navires à vapeur qui sera la souveraine des mers [...].

### **[L'impérialisme britannique]**

[Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle] l'équilibre européen sur terre était devenu presque inébranlable. C'est qu'en effet on n'envahit plus des provinces entières sans des efforts qui épuisent et des démonstrations de puissance qui alarment toutes les nations voisines. Louis XIV, pour avoir voulu arrondir ses États et constituer la France comme elle devait l'être, eut l'Europe contre lui et fut accusé de prétendre à la monarchie universelle.

Les conquêtes du commerce, au contraire, qui donnent de l'argent, se font sans bruit et insensiblement; elles n'excitent pas l'inquiétude des nations, elles leur offrent au contraire de nouvelles jouissances. Elles n'épuisent pas le peuple conquérant, elles l'enrichissent en étendant son territoire. C'est ainsi que l'Angleterre a conquis une partie du globe sans presque donner l'éveil à l'Europe [...].

Le commerce est une guerre pacifique, mais une guerre qui fait disparaître toutes les limites devant le génie de l'homme; il lui faut les mers pour grandes routes, des idées, des richesses, de la civilisation et de la puissance. On sait comme l'Angleterre a compris et appliqué cette vérité [...].

[Les guerres des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles] avaient prouvé que sa force fédérative était formidable<sup>15</sup>, et on devait pressentir qu'elle le serait encore, parce que partout elle savait et pouvait parler en maître; parce que l'argent étant devenu l'élément de toute entreprise, elle se trouvait, par le fait, avoir plus de ressources que les autres puissances; enfin, parce qu'elle ne pouvait avoir aucune vue de conquête sur le continent<sup>16</sup>, et que toutes les nations maritimes étaient obligées de la ménager, depuis qu'elles s'étaient accoutumées à la craindre.

Sa force territoriale augmentait sans cesse par l'accroissement de sa population et de [son agriculture]. Son activité et son industrie suppléaient à l'insuffisance d'un sol peu fertile et l'empêchaient d'être la tributaire des autres peuples. Au reste, l'Angleterre n'était pas seulement dans les trois royaumes, elle était partout où ses vaisseaux pouvaient pénétrer; elle était surtout dans l'Inde, où elle projetait l'établissement d'une monarchie universelle.

---

15. Par «force fédérative», Lapeyrouse-Bonfils entend la capacité à nouer des coalitions; de fait, l'Angleterre fut l'âme des coalitions contre la France de Louis XIV à Napoléon.

16. En effet, protégée par la mer et consacrant l'essentiel de son budget de défense à sa marine, l'Angleterre n'avait pas de grande armée de terre.

Enfin sa puissance financière prenait d'énormes proportions. Le premier emprunt de l'Angleterre ne datait que de Guillaume<sup>17</sup>, qui l'avait perçu à l'intérêt exorbitant de 53 pour cent; or, l'Angleterre empruntait alors à un intérêt modique et trouvait partout des prêteurs.

Un État qui réunissait, comme l'Angleterre, quatre sortes de forces, force territoriale, force militaire, au moyen du Hanovre et des États allemands<sup>18</sup>, force pécuniaire et force fédérative, avait nécessairement en son pouvoir toutes les conditions désirables de grandeur. Cependant elle voulut en posséder une cinquième qui n'était pas moins importante. Comprenant très bien que le crédit, à mesure que la civilisation s'étendait, devait croître en influence, elle fit tout pour l'obtenir, et les résultats dépassèrent bientôt ses espérances. Il en résulta que sa richesse réelle, quoique immense, fut surpassée de beaucoup par sa richesse fictive. Ce surcroît de force, qui menaçait d'ébranler l'édifice de sa puissance apparente, était un danger: elle chercha à l'étayer. Elle déguisa par ses lois, par l'habileté de son gouvernement, par une administration nouvelle et hardie, les parties défectueuses de cet édifice. De là ce génie de despotisme universel, génie à la fois commerçant, guerrier, philosophique, spéculateur et politique, mis au service d'une ambition qui ne se lasse jamais [...].

C'est surtout à dater de [l'industrialisation] que le gouvernement anglais dirige toutes les forces de la nation vers la mer et qu'il en prend possession au nom impérieux de la nécessité<sup>19</sup>. Comprenant qu'avec la production toujours croissante, il faut à ses commerçants et manufacturiers, qui nourrissent des milliers d'ouvriers, des débouchés et de grands marchés pour écouler leurs produits, ses hommes d'État ne craignent pas de marcher tête levée dans cette voie de perfidies et de machinations ténébreuses qui ont rendu le gouvernement anglais si odieux. Quand on pense qu'en 1789 l'exagération du système économique de la nation, que l'habile Smith avait tant contribué à développer, produisait déjà mille abus monstrueux<sup>20</sup>; que dès lors, un despotisme paré du nom d'industrie, tout aussi sauvage que la tyrannie du Bas-Empire, pesait sur les classes infimes de la société anglaise et engendrait le paupérisme, cette plaie honteuse qui

---

17. Guillaume III d'Orange-Nassau (1650-1702), stathouder de Hollande puis roi d'Angleterre.

18. Le Hanovre fut gouverné par les rois d'Angleterre de 1714 à 1837 et ce pied-à-terre sur le continent permit à ces derniers de recruter nombre de mercenaires dans d'autres États allemands.

19. Rappelons que la révolution industrielle commence en Angleterre dès la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec plusieurs décennies d'avance sur la France et *a fortiori* sur le reste de l'Europe.

20. « Le délire de la production, favorisé par les utopies de ce célèbre économiste [Adam Smith, 1723-1790], est une des causes fondamentales contre lesquelles lutte aujourd'hui l'énergie de la nation anglaise. L'application des machines sur une incommensurable échelle à la confection des objets manufacturés, produit deux effets désastreux. Par le premier, elle a fermé les ateliers à cette multitude d'ouvriers que ce mode de fabrication réduit à la misère [ceux de l'artisanat traditionnel]; et par le second elle a inondé tous les marchés intérieurs et extérieurs d'une surabondance de produits plus que suffisants aux besoins du monde entier. Dans le Lancashire et dans le Cheshire la production de certain produit peut fournir à tout le globe. En présence de cette situation et devant la rivalité toujours plus menaçante de l'industrie européenne et américaine, la catastrophe est inévitable. On l'ajournera peut-être, mais on ne s'en préservera pas. » (note de Lapeyrouse-Bonfils)

l'humilie dans son orgueil et qui lui ronge les entrailles, n'est-il pas naturel de croire [...] à une catastrophe plus ou moins rapprochée?

C'est surtout à dater du XVIII<sup>e</sup> siècle que les politiques anglais ont compris cette situation et ont vu qu'ils ne parviendraient à soutenir cet immense édifice qu'en s'emparant à tout prix de toutes les stations maritimes du globe, pour servir d'entrepôt et de débouché au commerce anglais et en imposant aux peuples vaincus les traités les plus onéreux. Pour s'ouvrir la mer Baltique et inonder les pays allemands de ses produits, l'Angleterre s'est emparée d'Helgoland, à l'embouchure de l'Elbe. Elle a occupé, de gré ou de force, Sainte-Hélène, le cap de Bonne-Espérance, les îles de Singapour, de France<sup>21</sup> et de Ceylan, points importants qui servent de jalons aux routes de l'Inde et de la Chine<sup>22</sup>.

Dans l'Amérique du sud, les îles Malouines lui assurent le passage de Magellan ; dans la Méditerranée, Gibraltar, Malte, Corfou, semblent lui promettre la prépondérance dans le Levant. Convaincue que tôt ou tard l'isthme de Suez et l'Euphrate devront servir de route directe au commerce de l'Asie, elle vient de s'établir à Aden, à l'entrée du golfe Arabe et à Boucherh<sup>23</sup>, qui lui assure la navigation du golfe Persique et de l'Euphrate. Méhémet, civilisant l'Égypte, affermissant son autorité en Syrie, contrariait ses projets et devenait un ennemi pour elle<sup>24</sup>. Chacun doit se rendre compte actuellement des questions qui se sont présentées en Orient, et dont la solution n'est pas encore interrompue. Chose incroyable, c'est toujours la France que les traités ont cherché à amoindrir, et, sous le prétexte de prévenir un danger chimérique, l'Europe, habilement exploitée par l'Angleterre, n'a pas craint d'élever sur nos ruines une puissance dont la force actuelle sur les mers dépasse toute limite<sup>25</sup>. L'histoire de tous les âges démontre cependant que la puissance maritime a été et sera toujours plus menaçante pour les libertés et les intérêts des États que la puissance continentale ; car l'extrême mobilité de la première, ses moyens particuliers d'oppression, les nécessités intérieures qu'elle peut créer, la rendent bien plus despotique que la seconde [...].

---

21. Ancien nom de l'île Maurice.

22. « Les journaux ont annoncé la prise de possession par l'Angleterre de l'isthme de Nicaragua, attenant au grand isthme de Panama. Cette occupation complète, pour elle, la domination de toutes les routes maritimes du globe. Il est évident, en effet, que si le canal projeté vient à s'établir, il en résultera de profondes modifications dans l'état politique de l'Asie orientale, l'isthme de Panama se trouvant le boulevard naturel de l'indépendance de la Chine et du Japon. » (note de Lapeyrouse-Bonfils)

23. Port situé au nord-est du golfe Persique, où les Anglais obtinrent le droit de créer une base navale en 1763.

24. Méhémet Ali (1769-1849), vice-roi d'Égypte, modernisa ce pays avec l'aide de la France et tenta en 1840 de conquérir l'Empire ottoman, mais dut y renoncer devant l'hostilité des Britanniques.

25. Allusion aux traités d'Utrecht, en 1713, et de Vienne, en 1815.

# Aube (1826-1890)

**F**igure de proue de la Jeune école, Théophile Aube entra à l'école navale en 1840. Il servit d'abord aux colonies et s'illustra notamment au Sénégal dans les années 1850 en secondant les conquêtes de Faidherbe. En 1871, il combattit à terre comme général auxiliaire. Contre-amiral en 1879, il fut nommé gouverneur de la Martinique et faillit y mourir d'une épidémie de fièvre jaune.

Rapatrié en métropole, Aube s'y fit l'apôtre d'une stratégie combinant le programme corsaire développé par Vauban en 1695 et les armes nouvelles, en particulier le torpilleur : on aboutirait ainsi à une sorte de techno-guérilla navale autrement efficace que la course d'autrefois, d'autant que la révolution industrielle avait rendu l'économie britannique bien plus dépendante des flux maritimes. Ces idées se voulaient en adéquation avec les nécessités du contexte. En effet, au sortir de la guerre de 1870, la France devait à la fois reconstituer son armée de terre face à l'Allemagne et compter avec une possible guerre contre l'Angleterre, vu l'âpreté des rivalités coloniales. Moins onéreuse qu'une flotte de cuirassés, la flotte légère préconisée par Aube semblait mieux adaptée à ce défi.

L'équation personnelle d'Aube fut pour beaucoup dans le succès de ses idées. Ses convictions républicaines et méritocratiques le marquaient à gauche, mais son catholicisme incandescent, son aversion pour les désordres révolutionnaires et son aspiration à un pouvoir fort n'étaient pas sans annoncer un certain nationalisme de droite ; il incarnait en somme cette aspiration à la synthèse des traditions nationales qui n'a cessé de hanter la France depuis la Révolution. Sa culture et ses talents de plume lui donnaient en outre les moyens de toucher l'opinion publique, ce qui lui valut de devenir ministre de la Marine en 1886 et 1887.

Les articles d'Aube s'organisent autour de deux convictions principales. La première est qu'il est vain de vouloir limiter la guerre, car une telle limitation est toujours dictée par les puissants contre les faibles ; ainsi la France est-elle fondée à mener une guerre totale contre la thalassocratie britannique. Aube s'inscrit à cet égard dans la lignée de la Révolution française, mais aussi dans la thématique clausewitzienne de l'ascension aux extrêmes *via* l'interprétation outrancière qu'en avait donnée Colmar von der Goltz. Il estime par ailleurs que seule une menace apocalyptique peut inciter l'humanité à renoncer à la guerre, ce qui fait de lui un précurseur de la dissuasion nucléaire.

Deuxième point, la stratégie est déterminée par la technique et est par conséquent évolutive; c'est pourquoi la Jeune école a pu être qualifiée d'« école matérielle<sup>1</sup> ». Cette conviction entraîna malheureusement Aube à surestimer le potentiel des armes nouvelles: comme le montrèrent les grandes manœuvres de 1886, le torpilleur était beaucoup trop fragile pour opérer durablement au large. Le ministère Aube se solda donc par un échec. Du moins décida-t-il la mise en chantier du *Gymnote* qui, à son lancement en 1889, s'avéra le premier sous-marin à avoir une certaine valeur opérationnelle. À plus longue échéance, les deux conflits mondiaux du XX<sup>e</sup> siècle devaient redonner du crédit aux idées d'Aube en matière de guerre sous-marine. On trouvera d'autre part ici un texte inédit montrant qu'il a commencé à théoriser la guerre aérienne dès 1884, et en des termes annonçant plus de trente ans à l'avance les théories de l'Italien Giulio Douhet.

---

1. Par opposition à « l'école historique », qui affirme l'existence de principes stratégiques immuables.

## *La Guerre maritime et les ports militaires de la France (1882)<sup>2</sup>*

### I

[...] L'objectif évident de toute marine militaire est la guerre maritime. Le problème fondamental qui s'impose à nos recherches avant tout autre est donc : que sera une guerre maritime? Chose étrange! Nul aujourd'hui, même parmi les plus distingués des hommes de mer, ne peut répondre à cette question. J'ajoute: nul d'entre eux ne peut dire quel sera véritablement l'instrument de combat dans une telle guerre [...].

Que sont les marines militaires d'aujourd'hui et, dans l'état des choses actuel, quelles seraient les conséquences probables d'une guerre maritime? J'ouvre un des nombreux recueils semi-officiels qui donnent, avec un grand luxe de détails, la composition de toutes les marines militaires du monde. En remontant des États-Unis d'Amérique, qui n'ont pas de flotte cuirassée, jusqu'à l'Angleterre, qui se repose aujourd'hui pour sa sûreté sur ses murailles de fer, comme jadis elle faisait sur ses murailles de bois<sup>3</sup>, et qui, par cela même, reste la première puissance maritime du monde, l'écart est immense; les autres marines se tiennent sur des échelons intermédiaires, toutes plus ou moins loin de la marine anglaise par le nombre, mais toutes s'en rapprochant par leurs éléments constitutifs. La variété de ces éléments se révèle à première vue: cuirassés d'escadre à mâture, cuirassés d'escadre sans mâture, cuirassés de station lointaine, cuirassés à batteries, à réduit central, à tourelles fixes, à tourelles mobiles, que sais-je encore<sup>4</sup>? Une multitude de types variant surtout suivant l'époque où ils ont été conçus et dont chacun, par cela même, ne ressemble que de loin au type qui l'a précédé, au type qui l'a suivi dans l'ordre de création de la flotte cuirassée. C'est là une conséquence inévitable d'une période de gestation, d'enfantement et, par suite, de tâtonnements, d'expériences, d'essais, d'écoles, pour me servir d'un mot vulgaire mais expressif, et cette période doit toucher à sa fin; on voudrait le croire, mais est-ce possible? [...]

C'est le propre des idées justes qu'après un certain temps de doute et de défiance, elles s'imposent à tous les esprits de bonne foi. Les idées qui, depuis trente ans, ont prévalu et qui nous ont conduits à l'état de choses que nous avons essayé de résumer, ont-elles ce caractère d'évidence? S'imposent-elles? Précisons-les.

---

2. Article initialement paru dans la *Revue des deux mondes*.

3. Muraille de fer des cuirassés, succédant à la muraille de bois des vaisseaux à voile.

4. Les cuirassés d'escadre, basés pour la plupart dans les eaux européennes, conservaient pour certains une capacité de propulsion auxiliaire à la voile et par conséquent une mâture. Les cuirassés de station, chargés de la défense des colonies, étaient plus petits. Les cuirassés à batterie portaient leurs canons dans leurs flancs, comme les vaisseaux d'antan; d'autres dans un réduit central, sorte de casemate dominant le pont, d'autres encore dans des tourelles. Le type à tourelles mobiles devait l'emporter définitivement au début du XX<sup>e</sup> siècle.

La première, l'idée fondamentale, origine, point de départ, principe même de tout le système actuel, est celle-ci : le navire de combat est avant tout un navire cuirassé ; la seconde : le cuirassé d'escadre doit réunir en lui le maximum d'attaque, le maximum de résistance. La question du décuirassement a été posée il y a longtemps déjà et par des hommes dont personne n'a nié la haute compétence. On a passé outre ; pour quelles raisons ? Je cherche et n'en vois pas d'autre, pour la France du moins, que la crainte peut-être assez légitime d'assumer les premiers la responsabilité d'une mesure aussi radicale [...].

La seconde idée directrice est que le cuirassé d'escadre doit réunir en lui le maximum de puissance agressive avec le maximum de résistance ; elle a conduit, en Angleterre, à des créations telles que l'*Inflexible* et ses dérivés ; en Italie à l'*Italia* et au *Lepanto* [...]. Ils réunissent les quatre éléments d'attaque : canons, éperons, torpilles, vitesse. Leur prix de revient à tous oscille entre 15 et 24 millions de francs, fait économique dont nous aurons à tenir compte plus tard.

Le premier et non le moins sérieux des reproches que l'on peut adresser à de telles créations, ou mieux, à l'idée dont elles procèdent, est l'oubli du principe, aujourd'hui admis sans conteste, qu'en toute industrie, l'effet utile maximum est dû à la division du travail ; ici la méconnaissance du principe n'est pas de l'oubli, elle est cherchée, elle est voulue ; en est-elle plus rationnelle et mieux justifiée ? Le doute est permis, et les hommes les plus compétents ont élevé contre elle une objection qui ne laisse pas que d'avoir une portée sérieuse. Le cuirassé d'escadre, tel qu'ont pu le produire les ingénieurs dans les conditions que la raison des choses leur impose, est-il l'instrument de combat le plus utile, le plus effectif, ou bien, à sa place, ne serait-ce point une unité collective d'éléments divers, grâce auxquels les forces [actuellement] concentrées sur un seul navire – éperon, canons, torpilles, vitesse – pourraient, au moment psychologique, développer, fournir le maximum de leur puissance, c'est-à-dire de leur effet utile ? En d'autres termes et pour poser le problème avec plus de clarté et plus de précision, un cuirassé d'escadre luttant à la fois contre un bélier-éperon, un navire armé d'une pièce du plus fort calibre, dont il serait simplement l'affût mobile, quatre porte-torpilles, tous ayant et pouvant développer dans toutes les phases du combat une vitesse supérieure, un cuirassé d'escadre, disons-nous, ainsi attaqué, résisterait-il à l'assaut simultané de ces adversaires ? [...]

Étant donnée comme juste l'idée fondamentale [...] que, seul, le cuirassé d'escadre est le véritable instrument de combat [...], on peut poser comme démontrées les propositions suivantes qui s'enchaînent logiquement :

1° À égalité individuelle des éléments constituant deux escadres cuirassées ennemies, la victoire est assurée à la plus nombreuse des deux escadres [...].

2° L'action devra donc être imposée par la plus nombreuse des deux escadres, la seconde étant, toutes choses égales d'ailleurs, sûre d'être vaincue et détruite.

3° Les forces respectives en nombre et en qualité de deux marines étant toujours connues dès le début des hostilités, l'empire de la mer appartiendra sans conteste à celle des deux nations dont la flotte cuirassée est la plus nombreuse [...].

4° Les grandes batailles navales ayant pour objectif l'empire de la mer, il n'y aura plus de batailles rangées.

5° La guerre maritime est supprimée. Conclusion absurde, mais qui prouve que les prémisses du raisonnement logique qui y conduit sont fausses [...].

## II

Il y a longtemps déjà, aux premières années de ce siècle, Fulton, le véritable précurseur des ingénieurs de nos jours, avait trouvé le secret d'un bateau porte-torpilles sous-marin et l'offrait successivement aux gouvernements de France et d'Angleterre. Tous deux rejetèrent ses offres, mais, après avoir fait étudier le nouvel engin de guerre par des commissions qui devaient se prononcer et sur son efficacité, et sur les conséquences probables de son adoption, l'efficacité en fut reconnue, et c'est elle qui décida du refus des deux gouvernements, alors pourtant engagés dans une guerre acharnée<sup>5</sup>. « Nous avons la suprématie de la mer, dit le comte de Saint-Vincent, premier lord de l'amirauté anglaise; nous appartient-il d'encourager l'adoption d'un instrument de guerre qui peut nous l'enlever? » Pitt, [le Premier ministre britannique], ajoutait : « Un tel système, s'il réussit, ne peut manquer d'annihiler toutes les marines militaires. » Quant à la commission française, elle motivait ainsi les conclusions de son rapport : « Qu'advient-il des marines futures quand, à tout moment, un vaisseau pourra être lancé en l'air par un bateau-plongeur dont aucune prévision humaine ne peut nous sauvegarder? » [...]

Les modifications récentes apportées à la constitution de toutes les marines militaires ont amené dans la guerre maritime, et surtout dans les résultats de cette guerre, des modifications profondes, celles-là même que ces hommes d'État prévoyaient avec une sagacité patriotique qui leur dictait leur refus d'adopter l'invention meurtrière de Fulton. La suprématie sur mer, l'empire de la mer (que nul ne disputait plus à l'Angleterre après Aboukir et Trafalgar<sup>6</sup>) lui appartiennent toujours; nous l'avons montré, d'ailleurs, ils sont acquis à la nation dont la flotte cuirassée est supérieure en

---

5. En réalité, le sous-marin à propulsion humaine mis au point par l'ingénieur américain Robert Fulton (1765-1815) n'était guère opérationnel faute de dispositif de vision en plongée et d'autonomie.

6. Les victoires de Nelson à Aboukir (1798) et Trafalgar (1805) coûtèrent à la marine française 24 vaisseaux.

nombre – et la flotte anglaise n’a pas de rivale –, mais si les mots sont restés les mêmes, combien différentes les idées que ces mots expriment !

L’empire de la mer, c’était alors, pour l’Angleterre, la sécurité de ses flottes marchandes ; c’était encore plus celle de ses côtes et des ports de son littoral : sentinelles toujours vigilantes, l’œil des vigies sans cesse tourné vers la France, les frégates, gardes avancées des escadres de blocus, suivaient tous les mouvements de nos ports militaires et en barraient les passes d’une chaîne de fer, que, seule, la tempête détendait pour quelques instants, en les forçant à prendre le large<sup>7</sup>. Nos croiseurs avaient-ils pu profiter de l’heure fugitive et longtemps attendue, leur destinée était écrite, leur croisière s’achevait bientôt en quelque lutte héroïque, suprême protestation du courage et du patriotisme contre le nombre, et nos matelots allaient peupler les pontons de Southampton et de Plymouth. Vers les dernières années du Premier Empire, le blocus de tous les rivages européens était effectif ; nul ne passait que par leur volonté à travers les mailles serrées des croisières anglaises.

Les courses de l’*Alabama* et des croiseurs confédérés<sup>8</sup> ; tout récemment encore, dans la guerre sud-américaine, l’épopée du *Huascar*, aux ordres de l’héroïque amiral Grau<sup>9</sup>, montrent ce que sont devenus aujourd’hui ces blocus autrefois effectifs<sup>10</sup> ; elles disent ce que vaut l’empire de la mer pour la protection du commerce, la sécurité des côtes de la nation qui tient en ses mains ce sceptre vermoulu plus qu’à demi brisé ; elles ont mis enfin en pleine lumière les causes morales, ou tout au moins économiques, qui, mieux que les coups directs des croiseurs ennemis, frappent au cœur, ruinent pour longtemps (si ce n’est pour toujours) ce commerce lui-même<sup>11</sup> [...].

S’il en est ainsi, un jour nouveau ne se fait-il pas sur l’avenir des guerres maritimes et n’apparaissent-elles point comme devant avoir pour instrument le plus effectif des croiseurs à marche supérieure, auxquels leur vitesse et l’audace des capitaines donneront le prestige de l’ubiquité en leur permettant de déjouer toute poursuite ? [...]

---

7. La chaîne de fer dont il est ici question est une métaphore du blocus rapproché.

8. L’*Alabama* fut le plus fameux des navires corsaires sudistes. Construit en Angleterre, il prit 68 navires nordistes dans l’Atlantique, l’océan Indien et l’Asie du Sud-Est entre le mois d’août 1862 et le 19 juin 1864, date à laquelle il fut coulé par le *Kearsage* au large de Cherbourg.

9. Le *Huascar*, petit cuirassé péruvien, parvint à disloquer le blocus que la marine chilienne tenait devant le port d’Iquique en mai 1879 et mena une efficace guerre de course jusqu’au 8 octobre 1879, date à laquelle il fut capturé au terme d’un dur combat contre deux cuirassés ennemis.

10. La rapidité et la souplesse tactique procurées par la propulsion à vapeur permettent aux navires qui en sont dotés de s’échapper des ports bloqués.

11. Pendant la guerre de Sécession, les corsaires sudistes ne capturèrent que 105 000 tonnes sur les 2,5 millions que jaugeait la marine marchande de l’Union, mais la panique et la hausse vertigineuse des taux d’assurances que provoquèrent leurs raids poussèrent le Nord à transférer 775 000 tonnes sous pavillon neutre.

Les innombrables corsaires vont s'acharner à la poursuite des flottes marchandes de l'Angleterre. Les escadres anglaises peuvent sillonner l'océan et promener leurs glorieuses couleurs sur tous les points du globe, combien de leurs navires de commerce sauveront-elles du danger qui les menace, et, le commerce anglais détruit, que devient la puissance anglaise, que devient l'Angleterre elle-même<sup>12</sup>?

Plus que jamais aujourd'hui, l'argent et l'audace sont les éléments premiers de la victoire, surtout dans une guerre maritime, quand argent et audace sont mis au service de la science et de l'expérience. On sait quel est le prix des cuirassés d'escadre; l'argent n'a pas été ménagé pour en faire les instruments de combat les plus puissants. Néanmoins, et par la raison des choses, peut-être, à l'heure décisive, ne répondront-ils pas aux légitimes espérances qui inspirèrent les gouvernements européens et les décidèrent à se lancer dans cette voie coûteuse d'innovations sans fin, et peut-être sans issue. Une flotte supérieure en nombre sera, dès le début des hostilités, maîtresse de la mer. Mais aujourd'hui cette souveraineté est un mot plus qu'un fait; elle ne garantit pas même la sécurité du commerce national. Est-ce donc pour ce mince résultat que ces flottes ont été créées, et, la guerre venue, n'auront-elles pas un rôle à jouer, des missions à remplir, plus dignes des forces redoutables que chaque vaisseau porte en lui, et dont leur réunion semble devoir encore multiplier la puissance? Ces missions, ce rôle, sont tout indiqués, à une condition cependant: c'est que, descendant des hauteurs nuageuses de cette sentimentalité qui a créé cette monstrueuse association de mots: les droits de la guerre, on revienne à la logique qui en réalité mène le monde, et dont peuples et individus se repentent toujours d'avoir méconnu la loi.

La guerre peut être définie: l'appel suprême du droit contre la force qui nie ce droit; d'où l'objectif supérieur de la guerre: faire le plus de mal possible à l'ennemi. Or, si un grand roi, philosophe et maître en l'art de la guerre, déclare que la richesse est le nerf de la guerre<sup>13</sup>, tout ce qui frappe l'ennemi dans sa richesse, *a fortiori* tout ce qui l'atteint dans les sources mêmes de cette richesse, devient non seulement légitime, mais s'impose comme obligatoire. Il faut donc s'attendre à voir les flottes cuirassées, maîtresses de la mer, tourner leur puissance d'attaque et de destruction, à défaut d'adversaires se déroband à leurs coups, contre toutes les villes du littoral, fortifiées ou non, pacifiques ou guerrières, les incendier, les ruiner et tout au moins les rançonner sans merci. Cela s'est fait autrefois; cela ne se faisait plus; cela se fera encore: Strasbourg et Péronne en sont garants<sup>14</sup>.

---

12. En effet, l'Angleterre industrielle doit importer une partie de sa nourriture et exporter ses produits manufacturés; elle est donc bien plus dépendante de son commerce maritime que l'Angleterre rurale d'autrefois.

13. Aube songe à Frédéric II de Prusse.

14. Aube rappelle ici les fluctuations du droit de la guerre: presque inexistant dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, il fut de plus en plus strict entre les traités de Westphalie (1648) et la Révolution de 1789, qui marqua un retour en arrière. La régression ne se démentit pas durant la guerre de 1870-1871, qui vit notamment le bombardement de Strasbourg et de Péronne par les Allemands.

Par ce nouveau rôle et ces nouvelles missions que la logique impose aux escadres cuirassées, nous entrons dans un nouveau système de guerre maritime : celui de l'attaque et de la défense des côtes. Quel que soit le but de l'assaillant, il est évident qu'il se présentera en force avec tous les moyens d'action que les circonstances lui permettront de réunir et qui seront calculés en vue du but spécial à atteindre. Quant à la défense, elle semble devoir être scindée en deux éléments distincts : défense fixe, défense mobile ; l'une comprenant les torpilles dormantes<sup>15</sup>, les barrages, les fortifications de tout genre, établies d'avance ou improvisées sur le rivage, l'autre, reposant sur l'action isolée ou combinée des béliers<sup>16</sup>, des batteries flottantes, des canonnières, des thornycrofts porte-torpilles à grande vitesse<sup>17</sup>, s'appuyant suivant les lieux sur les vaisseaux cuirassés, sortant de l'inaction où les condamnait en haute mer l'infériorité du nombre<sup>18</sup>.

L'étendue du théâtre des opérations d'une telle guerre, l'infinie variété des combinaisons qu'elle permet, nous rejettent encore une fois dans l'inconnu, ou tout au moins l'indéfini. Avec la mobilité extrême que la vapeur donne à tous les navires de guerre, quelle que soit d'ailleurs l'arme spéciale dont ils sont munis, avec la rapidité et la sûreté des informations que permet le télégraphe électrique, avec la force de concentration qu'assurent les chemins de fer, si, d'un côté, nul point du littoral n'est à l'abri d'une attaque, de l'autre, il n'est aucun point du littoral qui ne puisse être puissamment et rapidement protégé<sup>19</sup>. Toute tentative de débarquement sous le feu d'une escadre maîtresse de la mer semble pouvoir réussir, mais tout corps d'armée ainsi aventuré en plein territoire ennemi semble devoir être rejeté à la mer, avant d'avoir solidement établi sa base d'opérations et de ravitaillement ; et si cette base reste l'escadre qui l'a porté, si c'est par la mer qu'il doit vivre, sa situation paraît bien hasardée, sinon compromise ; enfin, on peut se demander ce que pèse de nos jours, pour le succès définitif de la guerre, un corps d'armée dont l'effectif ne peut dépasser 30 000 hommes. Tout reste donc, nous le répétons encore, voué à l'inconnu, à l'indéfini, à des hasards heureux.

---

15. C'est-à-dire les mines.

16. Bâtiments à éperons conçus pour défoncer la coque des navires ennemis.

17. Thornycroft est une firme britannique à laquelle la marine française commanda 12 torpilleurs en 1877.

18. Cette infériorité est ici compensée par la présence des petits bâtiments garde-côtes, trop fragiles pour accompagner les cuirassés en haute mer mais très efficaces à faible distance du littoral.

19. Le télégraphe doit signaler quels points du littoral sont menacés, ce qui permet d'y concentrer rapidement les bâtiments garde-côtes et d'y faire affluer par chemin de fer plus de troupes que l'escadre ennemie ne peut en débarquer.

### III

Concentrer [...] toutes nos forces, tous nos moyens d'action sur l'Océan à Brest, sur la Méditerranée à Toulon ou tout autre point mieux choisi, l'étang de Berre, par exemple; y préparer dans le secret des escadres puissantes dont la réunion, toujours certaine aujourd'hui, assurerait la supériorité du nombre, gage lui-même assuré de la victoire, et frapper un coup décisif sur l'ennemi, vaincu d'avance, est certes une conception grandiose: c'était, avant Trafalgar, la conception même de l'empereur Napoléon pour frapper au cœur l'Angleterre par son armée de Boulogne<sup>20</sup>; on sait quelles causes d'ordre intellectuel et physique firent, à la veille du succès, avorter ces combinaisons du génie; et pourtant aujourd'hui cette conception grandiose n'est-elle pas une conception chimérique que la raison des choses condamne irrévocablement? Les temps où l'Empereur pouvait écrire à son ministre de la marine: «Voilà le chef-d'œuvre de la flottille<sup>21</sup>; elle coûte de l'argent, mais il ne faut être maîtres de la mer que pendant six heures pour que l'Angleterre cesse d'exister», sont loin, bien loin de nous, moins par les années que par les changements accomplis et dans le mode et dans les conséquences d'une guerre maritime couronnée par le succès d'une grande victoire. Ces conséquences, nous avons essayé de les préciser, d'en dire la portée réelle. Admettons que nous nous soyons trompés, admettons que la réunion sur un point donné, à une heure donnée, de toutes nos forces maritimes soit nécessaire à la réussite d'une combinaison décisive dans ses résultats, cette réunion ne serait-elle pas favorisée plus que contrariée par l'existence de plusieurs et même simplement de deux ports sur l'Océan? [...] [Les] trois escadres [de Brest, Rochefort et Toulon] séparées [en 1805] par tant de causes diverses pourraient aujourd'hui, grâce à la vapeur et au télégraphe électrique, se rencontrer à heure fixe au rendez-vous qui leur serait assigné au dernier moment. Il leur suffirait de déjouer la surveillance des escadres de blocus, chose plus facile de nos jours, ou mieux encore, et chose assurée, d'en triompher de haute lutte. Nous avons montré les difficultés du blocus effectif d'un seul port par des escadres cuirassées. Tout ce qui diminuerait la force, c'est-à-dire le nombre des unités de combat de ces escadres, irait donc au succès des deux solutions: déjouer ou briser leur surveillance. Or le nombre des cuirassés d'escadre étant limité, et connu dès l'ouverture des hostilités, ce nombre ne pouvant s'accroître d'ailleurs pendant la guerre (la durée normale de la construction et de l'armement d'un cuirassé d'escadre étant supérieure à celle de la guerre), il est clair que la répartition, la division de ces cuirassés en un plus grand nombre d'escadres de

---

20. L'armée de Napoléon campa à Boulogne de 1803 à 1805, attendant le moment de débarquer en Angleterre. Trois escadres partant de Brest (amiral Ganteaume), Rochefort (amiral Missiessy) et Toulon (amiral de Villeneuve) devaient préalablement éloigner la Royal Navy du Pas-de-Calais en l'attirant aux Antilles. En réalité, ces escadres ne parvinrent pas à faire leur jonction et Napoléon renonça à son projet de débarquement. Peu après, l'escadre de Villeneuve fut écrasée par Nelson à Trafalgar.

21. Ensemble des petits bâtiments réunis à Boulogne dans la perspective du débarquement en Angleterre.

blocus ira directement, aussi directement que possible, à l'affaiblissement de chacune de ces escadres. Mais si ces mêmes escadres, déjà réduites en nombre, se trouvent avoir pour adversaires non seulement les cuirassés ennemis dont le nombre limité est connu, mais encore d'autres adversaires aussi redoutables et dont le nombre pourrait être accru sans limites, n'est-il pas évident que la sortie de nos escadres devient une opération assurée du succès? Quels sont donc ces auxiliaires appelés à un rôle aussi important et aussi imprévu? Ce sont ces béliers, ces canonnières, ces thornycrofts, toute cette poussière navale, comme on disait autrefois, dont l'efficacité peut être discutée en haute mer, mais qui, de jour en jour, s'affirme avec plus de supériorité en eaux calmes. Derrière la ligne de tirailleurs qui les couvrent et qui tiennent l'ennemi à distance, les bataillons en masse compacte défilent et effectuent le mouvement qui décidera du gain de la bataille; ainsi derrière le front menaçant de ces tirailleurs maritimes défileront, devant l'escadre de blocus, repoussée au large, nos cuirassés d'escadre, et la mer leur sera ouverte. Le principe de la division du travail produisant le maximum d'effet utile trouve ici une nouvelle et féconde application, mais cette application condamne la concentration en deux ports isolés, l'un sur la Méditerranée, l'autre sur l'Océan, de nos cuirassés d'escadre.

Nous avons établi, en effet, en parlant de la guerre de défense des côtes, la nécessité de multiplier les centres d'action d'où rayonneraient sur tout le littoral, afin de défendre celui de ses points qui serait attaqué, les éléments multiples de cette guerre, béliers, batteries flottantes, canonnières, thornycrofts. S'ils doivent de plus, en plus grand nombre possible, concourir à dégager nos ports des escadres de blocus, ne faut-il pas que ces ports, points de départ et d'armement de nos cuirassés, dont au reste la jonction avec l'escadre dont ils font partie est mathématiquement assurée, soient aussi le plus nombreux possible?

Ainsi, que l'on admette ou que l'on rejette nos idées sur le mode et les résultats de ce que nos pères appelaient la grande guerre<sup>22</sup>, la raison des choses conduit à multiplier les centres de construction, d'armement et de départ des instruments quels qu'ils soient de la guerre maritime, qui sera à la fois une guerre d'escadre, une guerre de course, une guerre de défense des côtes [...].

---

22. C'est-à-dire la guerre d'escadre.

## *Fragments d'une lettre sur l'arme aérienne (1884)*<sup>23</sup>

[...] Il appartenait à l'Empereur Guillaume et à son intelligence damnée, M. de Bismarck, de sacrer par une récompense publique, accordée à un ennemi, la découverte du capitaine Renard<sup>24</sup>, qui ouvre à l'humanité une ère nouvelle [...]. L'hommage de l'Empereur Guillaume à l'inventeur de la navigation aérienne montre à mon sens que là-bas, en Allemagne, dans le pays de l'ennemi héréditaire, on a la prévision, *the foresight*, des conséquences sociales, économiques de cette magnifique découverte, et que faisant peut-être contre mauvaise fortune bon cœur – ce serait le cas de Bismarck – ou plutôt applaudissant à cette évolution pacifique du monde européen, de la société nouvelle, le vieil Empereur, rassasié de gloire et, à la veille de sa mort, affamé de justice, veut être le premier, aux yeux de la postérité, à avoir acclamé l'avenir nouveau que cette découverte assure à ce pauvre monde, enfin émancipé. Il faut qu'en France, et dans un ordre d'idées moins utopique, on se préoccupe aussi, et comme elles le méritent, des conséquences guerrières de la navigation aérienne [...].

La navigation aérienne réalisée – et si nous n'en sommes qu'au début, on sait quelle loi de progrès accélérés préside aux développements pratiques d'une découverte scientifique – on peut, comme conséquence première, établir qu'il n'y a plus de frontières stratégiques, de forteresses barrant la route. Une centaine de vaisseaux aériens, laissant tomber une pluie de feu, un millier de boulets chargés de dynamite ou de picrate de potasse sur Metz, Mayence ou sur les palais des rois et des empereurs, détruiraient bientôt ces barrières enfantines [...]. C'est une sanction nouvelle et plus puissante qu'inattendue de nos idées, de nos théories, de nos convictions: plus que jamais les cuirassés géants, forteresses flottantes, sont condamnés. Torpilleurs, canonnières à grande vitesse, croiseurs autonomes, voilà les éléments de toute marine de guerre<sup>25</sup> [...].

---

23. Lettre à Gabriel Charmes, disciple et bras droit de l'amiral Aube, écrite en rade de Quiberon le 30 août 1884 (collection particulière).

24. Le 9 août 1884, le Français Charles Renard avait réussi le premier vol en circuit fermé avec un dirigeable à moteur électrique.

25. Aube pense que les petits bâtiments, offrant une moindre cible aux bombes ennemies et évoluant trop rapidement pour empêcher les aviateurs ennemis de viser, pourront survivre aux attaques aériennes.

## *Défense nationale, défense des colonies (1885)*<sup>26</sup>

[...] La guerre d'escadres, la guerre des batailles, décisives autrefois, n'est plus qu'un anachronisme. La guerre navale, c'est désormais la guerre industrielle, la guerre de course [...]. Mais cette guerre de l'avenir, cette guerre industrielle, cette guerre de course à la fois défensive et offensive, n'est possible qu'à une condition, c'est que torpilleurs et croiseurs, écumeurs sans merci des routes commerciales de l'Océan, puissent vivre, c'est-à-dire s'approvisionner, et aussi trouver dans tous les parages des abris sûrs, des refuges toujours ouverts. Ici les colonies [...] apparaissent dans leur importance supérieure [...].

Mieux que par de longues phrases, l'amiral sir George Elliot montre en toute clarté, dans une carte du monde, l'ensemble des points stratégiques maritimes indispensables à la défense de la « plus grande Bretagne », c'est-à-dire à celle de son commerce. Il a indiqué sur cette carte les *trade-roads*, les « routes commerciales », et marqué d'un signe spécial les *coaling-stations* [dépôts de charbon], âmes de leur défense. N'a-t-il pas indiqué aussi les points faibles de la puissance anglaise, ceux où un ennemi résolu peut lui porter des coups mortels? [...]

Les stations françaises analogues à ces *coaling-stations* [...] sont la garantie absolue de la sécurité, de la défense de nos autres provinces commerciales. La seule garantie – entendons-nous –, la seule garantie matérielle. Il en est une, en effet, d'ordre supérieur, qu'il importe d'établir, c'est que cette guerre de course, cette guerre industrielle, sera une guerre sans merci, et qu'en dépit de toutes les réclamations de l'humanitarisme, et de ces droits sans sanction qu'on appelle les droits de la guerre, il est fatal qu'il en sera ainsi.

La guerre est la négation du droit. C'est, nous l'avons dit bien avant M. le major de Goltz et son livre admirable *De la Nation armée*<sup>27</sup>, le recours à la force, reine du monde, d'un peuple tout entier dans l'incessant et universel combat pour l'existence. Tout est donc non seulement permis, mais légitime contre l'ennemi. C'est la loi. Mais cette loi doit avoir sa sanction, et quelle est la sanction de toute loi scientifique? Les faits. Où sont les faits, sanction de la loi que nous proclamons?

---

26. Texte initialement paru dans l'*Atlas colonial* dirigé par Henri Mager, à Paris, chez Charles Bayle.

27. Dans ce livre, le Prussien Colmar von der Goltz (1843-1916) développe une interprétation maximaliste des idées de Clausewitz et annonce la guerre totale.

Aux jours où théoriquement les droits de la guerre n'étaient pas discutés, où théoriquement les lois de la guerre s'imposaient aux esprits les plus rebelles, témoin Nelson à Copenhague<sup>28</sup>, comment la guerre maritime était-elle pratiquée? [...]

Un corsaire et un bâtiment de commerce ennemi sont en présence. L'un devient la prise de l'autre. Une partie de l'équipage du capteur amarine sa prise<sup>29</sup>; si elle en vaut la peine, cette prise est conduite dans le port le plus voisin; sinon, tout l'équipage passe à bord du capteur et la prise est coulée. L'humanité est sauvée; saufs aussi les droits de la guerre.

Demain la guerre éclate; un torpilleur autonome – deux officiers; douze hommes d'équipage – a reconnu un de ces paquebots, porteurs d'une cargaison plus riche que celles des plus riches galions d'Espagne; l'équipage, les passagers de ce paquebot s'élèvent à plusieurs centaines d'hommes; le torpilleur ira-t-il signifier au capitaine du paquebot qu'il est là, qu'il le guette, qu'il peut le couler, et qu'en conséquence il le fait prisonnier, lui, son équipage, ses passagers, qu'en un mot il l'amarine platoniquement et que, comme tel, il doit se rendre dans le port le plus voisin de la France? À cette déclaration, égale en sottise au chevaleresque «À vous, Messieurs les Anglais» de Fontenoy, le capitaine du paquebot répondrait par un obus bien pointé, qui enverrait au fond le torpilleur, son équipage et son chevaleresque capitaine, et, tranquillement, il poursuivrait sa route, un instant interrompue<sup>30</sup>. Donc, le torpilleur suivra de loin, invisible, le paquebot qu'il aura reconnu, et la nuit fait, le plus silencieusement et le plus tranquillement du monde, il enverra aux abîmes paquebot, cargaison, équipage, passagers, et l'âme non seulement en repos, mais pleinement satisfaite, le capitaine du torpilleur continuera sa croisière.

Tous les cœurs sensibles que le XVIII<sup>e</sup> siècle nous a légués peuvent gémir. Tous les congrès de la paix peuvent tenir leurs assises humanitaires. Tous les diplomates peuvent en des congrès aussi pratiques édicter de nouveaux codes des droits de la guerre [...], chaque nuit couvrira de ses ombres silencieuses et protectrices, chaque point de l'Océan verra s'accomplir de pareilles atrocités. D'autres peuvent protester; pour nous, nous saluons en elles la sanction de cette loi supérieure du progrès dans laquelle nous avons une foi ardente et dont le dernier terme sera l'abolition de la guerre [...].

---

28. En 1801, Nelson porta des coups sévères à la flotte du Danemark pour dissuader ce pays neutre de s'allier à la France. La phrase d'Aube est évidemment ironique, car en attaquant un pays neutre, l'Angleterre a selon lui bafoué le droit de la guerre.

29. C'est-à-dire passe à son bord pour en prendre le contrôle.

30. L'usage était en effet d'armer les bâtiments marchands de canons en temps de guerre.



# Daveluy (1863-1939)

**N**ul ne sait, pas même lui, pourquoi René Daveluy décida d'entrer dans la marine. Né à Étampes où son père, notaire, avait atterri un peu par hasard, il était en effet de souche amiénoise. Ce manque d'attaches avec les milieux maritimes ne devait pas s'avérer une lacune mais bien une force que Daveluy sut exploiter fort intelligemment grâce à un sens critique exacerbé et une curiosité pour tout ce qui apparaissait comme nouveau ou prometteur. La période était propice à l'épanouissement de personnalités fortes : la marine, qui avait dû assimiler en très peu de temps les bouleversements, voire révolutions, nés de la technique, peinait à trouver sa voie. Daveluy allait l'y aider.

Entré à l'école navale en 1880, sorti dans les derniers avec comme seul succès le prix d'agilité dans la mâture, il peina dans un premier temps à asseoir sa compétence avant de s'investir pleinement dans son métier. Il multiplia alors les expériences professionnelles, étant tour à tour fusilier-marin, torpilleur, commandant d'un des premiers sous-marins, le *Gymnote*, inventeur avec son camarade Violette du périscope puis, des années plus tard, pilote d'aéronef et créateur de l'aéronautique navale. Il s'imposa progressivement comme marin de premier ordre en servant à la mer de manière quasi ininterrompue, se voyant confier le commandement de torpilleur, sous-marin, croiseur ou cuirassé, et en servant dans les états-majors embarqués des principaux chefs de la marine. Contre-amiral en 1916, il prit la défense de son supérieur Dartige du Fournet dans les différends qui opposaient ce dernier à l'amiral Lacaze, ministre de la Marine ; cela entraîna sa mise à la retraite en 1917.

Mais Daveluy tint surtout un rôle de premier plan dans la réflexion doctrinale. À son entrée dans la marine, celle-ci restait obnubilée par les théories de la Jeune école qui l'entraînaient dans des programmes coûteux de construction de petits torpilleurs sans réelles qualités militaires. La crise de Fachoda (1898-1899), dans laquelle la France n'eut pas de moyens navals conséquents à opposer au Royaume-Uni, scella l'échec de cette politique. Au même moment, insatisfait de l'enseignement dispensé à l'École supérieure de marine – future École de guerre navale – dans le domaine de la stratégie, Daveluy décidait d'en maîtriser les tenants et aboutissants. Il se lança alors dans une étude approfondie du sujet, qu'il n'eut de cesse d'améliorer au travers de ses ouvrages. Son œuvre maîtresse, *L'Esprit de la guerre navale* (en trois volumes), connut plusieurs éditions. S'appuyant sur la méthode historique, il y plaidait la cause de l'offensive et d'une marine de combat, à vocation guerrière. Il appliqua ces théories à l'étude de cas

concrets (guerre russo-japonaise de 1904-1905 et Première Guerre mondiale) dans trois autres livres. Il fut aussi l'auteur de savoureuses *Réminiscences* qui ne furent publiées que longtemps après sa mort vu leur humour mordant.

Doté d'une très forte personnalité, sans complaisance pour la médiocrité, Daveluy prit la tête du mouvement de renaissance de la marine française. Son don d'observation, un solide bon sens, un fort talent de conteur et un goût inné pour la vulgarisation des idées lui permirent d'être connu en France comme à l'étranger où nombre de pays s'inspirèrent de ses écrits. Il parvint à dépasser les clivages entre Jeune école et école historique pour proposer une autre voie, cohérente et globale, qui finit par s'imposer. Avec lui, mais aussi avec Darrieus puis Castex, s'ouvrit effectivement la voie vers une marine moderne et professionnelle.

# *L'Esprit de la guerre navale – La stratégie (1905-1909)*<sup>1</sup>

## **Introduction**

En lisant l'histoire, on arrive à cette conclusion quelque peu décevante que, si beaucoup de gens ont fait la guerre, fort peu l'ont comprise. Les mêmes fautes, les mêmes erreurs se reproduisent avec une régularité presque mathématique. À la réflexion, il n'y a là rien que de naturel. Il en est du métier militaire comme des autres métiers : on acquiert facilement les notions nécessaires pour en appliquer la lettre, il n'est pas donné à tout le monde d'en saisir l'esprit. Il ne suffit pas d'être médecin pour discerner le diagnostic, de jouer d'un instrument pour être musicien, de couvrir des toiles de couleurs pour être peintre. De même, il n'y aura jamais qu'un petit nombre d'hommes qui auront le sentiment exact des choses de la guerre ; mais les autres, s'ils ne peuvent imprimer aux opérations leur cachet personnel, éviteront cependant bien des fautes en étudiant les conditions de la guerre et en se laissant guider par les lois qui la régissent.

Pendant longtemps, on s'est battu sans autre règle que de suivre l'impulsion de l'instinct. Or, l'instinct est notre plus mauvais conseiller : la vie entière se passe à éviter les pièges qu'il nous tend. Toujours il nous guette, cherchant à nous entraîner dans la mauvaise route. Qu'un bâtiment se crève sur des récifs : l'instinct nous pousse à nous jeter à la mer, alors que la solution la plus prudente est de rester à bord. Qu'une torpille éclate devant un navire qui franchit une passe : le premier mouvement, celui que dirige l'instinct, est de mettre de la barre pour ne pas passer sur le lieu de l'explosion, alors que c'est là au contraire qu'il y a le moins de chances d'être atteint par une autre torpille<sup>2</sup>. Lorsque les revers ont abattu les courages et troublé les facultés, on voit paraître ces résolutions désespérées que la postérité juge avec mépris : c'est l'instinct qui étouffe la voix du devoir et reprend ses droits. Ce n'est donc pas lui qui doit nous servir de guide ; et il nous faut apprendre la guerre.

L'étude des questions militaires est relativement récente ; elle est postérieure aux armées permanentes et ne date que de l'époque où se sont fondées les premières écoles militaires<sup>3</sup>. Les différents modes d'enseignement qui ont été mis en pratique peuvent se ramener à trois. Le premier, qu'on appelle rationnel, prétend s'appuyer sur la logique et le bon sens ; le second transforme la guerre en une science exacte ; le troisième cherche des indications dans l'histoire. Lequel choisir ?

---

1. *La stratégie*, tome 1 de *L'Esprit de la guerre navale*, a été publié à Paris et Nancy par Berger-Levrault en 1909. Il s'agit de la reprise modifiée ici et là de *l'Étude sur la stratégie navale* que Daveluy avait publiée en 1905 chez le même éditeur.

2. Daveluy prend en l'occurrence le mot « torpille » dans son sens original de « mine ».

3. Soit pour l'essentiel au XVII<sup>e</sup> siècle.

Toutes les conceptions dont les événements ont révélé la faiblesse ou la fausseté étaient considérées, par leurs auteurs, comme rationnelles. Le plus souvent elles avaient été soumises aux délibérations d'un conseil et étudiées sous leurs différents aspects ; l'exécution était préparée de longue main. Cependant, il a suffi d'un éclair de génie pour les faire crouler, et ce sont les procédés employés par l'adversaire qui, au premier abord, nous semblent irrationnels ; ils ne nous apparaissent sous leur vrai jour que grâce à la lueur des faits. C'est que le système des déductions, qui fait la base de la méthode rationnelle, nous dirige malgré nous dans une voie tracée d'avance, sans nous montrer les écueils dont elle est semée.

Quant à la méthode scientifique, elle est toujours en honneur pendant les longues périodes de paix. Lorsque, depuis longtemps, on a cessé d'avoir des exemples sous les yeux, la guerre tend à prendre un caractère conventionnel. On ne la voit plus telle qu'elle est, mais telle qu'on la conçoit, c'est-à-dire dégagée des actions réflexes et indépendante de tous les éléments qui en modifient à chaque instant l'aspect. Elle se présente alors sous la forme d'une succession de faits particuliers dont chacun constitue un problème spécial. Pour résoudre ces problèmes, on est amené à donner des valeurs fixes à des facteurs essentiellement variables ; et on le fait avec d'autant plus d'assurance que l'ennemi n'est pas là pour ramener les choses à la réalité : il devient un terme dans une équation. Voilà pourquoi la méthode mathématique aboutit à des solutions qui sont mathématiquement fausses<sup>4</sup> [...]. La guerre fait naître trop d'imprévu pour se plier à la rigidité des formules mathématiques et pour se renfermer dans le cadre étroit d'une science exacte. Il faut avoir à chaque instant des faits présents à l'esprit pour nous montrer les choses sous leur véritable aspect et non sous celui que nous serions tentés de leur attribuer.

Il n'y a que l'histoire qui puisse nous donner ce sentiment exact. L'histoire est l'expérience des nations. Les hommes ne font que passer, et c'est dans l'héritage des ancêtres qu'ils puisent des matériaux pour suppléer aux notions qui leur manquent. Malgré leur génie, les grands capitaines n'ont pas cru pouvoir se priver des leçons du passé. On a vu le général de brigade Bonaparte profiter des loisirs forcés que lui crée la défiance du Comité de salut public, en 1795, pour s'absorber dans l'étude des campagnes du grand Frédéric. Plus tard, devenu empereur, il disait : « La connaissance des hautes parties de la guerre ne s'acquiert que par l'expérience et par l'étude de l'histoire et des batailles des grands capitaines. »

---

4. Ce passage porte l'empreinte de Clausewitz, que Daveluy connaissait *via* les livres de Colmar von der Goltz et l'enseignement de Foch à l'École supérieure de guerre.

Si les maîtres ont jugé nécessaire de recourir aux lumières de l'histoire, de quel droit prétendrions-nous nous en affranchir et vouloir inventer la guerre? C'est par la méthode historique, adoptée en Prusse à la chute du Premier Empire, que les Prussiens nous ont battus en 1870; et c'est depuis cette date fatale que l'armée française s'est souvenue qu'elle avait été commandée, soixante ans auparavant, par l'homme qui a incarné le génie de la guerre<sup>5</sup>. Ainsi, chaque nation a dû traverser une période d'épreuves avant de découvrir la véritable base de l'enseignement militaire.

Malgré ces exemples, le système qui consiste à chercher dans les luttes antérieures une indication pour les luttes futures est peu en honneur dans la marine française. Elle aussi cependant a eu ses journées d'Iéna et de Sedan<sup>6</sup>: démoralisée par la bataille du 13 prairial, elle subissait un premier désastre à Aboukir et était définitivement anéantie à Trafalgar<sup>7</sup>. Malheureusement, elle ne sut pas tirer de la défaite les leçons qu'elle comportait, parce que Trafalgar n'atteignit pas le cœur de la nation. Celle-ci, privée depuis plusieurs années de son commerce maritime<sup>8</sup>, avait trouvé des débouchés nouveaux dans l'expansion territoriale de l'Empire. À la même époque s'ouvrait une ère nouvelle de conquêtes. Le bruit du canon qui résonnait sur les rives du Danube étouffa le râle de la marine à l'agonie. Ulm et Austerlitz furent les fleurs que l'armée jeta sur la tombe de la marine<sup>9</sup>.

Puis l'Empire s'écroula. L'oubli se fit et, avec la Restauration, commença une longue période de paix. Peu à peu, le matériel et l'armement se transformèrent. La vapeur, en donnant au navire la liberté de ses mouvements, vint introduire un facteur nouveau, et l'on fut enclin à penser que, puisque la marine moderne n'avait plus aucun rapport avec la marine à voiles, il fallait faire table rase du passé et recommencer sur des bases nouvelles. À vrai dire, il n'apparaît pas que, pendant longtemps, on ait été plus loin que la détermination d'un ordre de bataille, et on se préoccupa de rechercher des méthodes de navigation plutôt que des méthodes de combat. Il n'y avait à cette époque que deux marines dignes de ce nom. La politique du second Empire en fit des alliées<sup>10</sup>, et l'éventualité d'une guerre maritime était si lointaine qu'il semblait inutile de s'en préoccuper.

---

5. Napoléon.

6. La défaite que Napoléon infligea aux Prussiens à Iéna, en 1806, fut l'électrochoc qui réveilla la pensée militaire prussienne et inspira l'œuvre de Clausewitz; la revanche prise par les Prussiens à Sedan, en 1870, stimula de même la pensée militaire française et inspira l'œuvre de Foch.

7. La bataille des 9-13 prairial an II (28 mai-1<sup>er</sup> juin 1794) opposa l'escadre de Brest, chargée de protéger un énorme convoi de vivres arrivant d'Amérique, et la Royal Navy. Celle-ci coula un vaisseau français et en captura six autres; mais Daveluy oublie que ce revers tactique fut aussi une victoire stratégique, puisque le convoi parvint à Brest. On ne peut évidemment en dire autant des défaites d'Aboukir (1<sup>er</sup> et 2 août 1798) – 11 vaisseaux perdus – et de Trafalgar (21 octobre 1805) – 9 vaisseaux perdus, sans compter 4 autres rattrapés par la suite au cap Ortegal et 9 vaisseaux espagnols perdus.

8. En raison du blocus des côtes françaises exercé par les Anglais depuis 1793 et des troubles aux colonies.

9. Napoléon prit Ulm le 19 octobre 1805, deux jours avant Trafalgar, et battit les Austro-Russes à Austerlitz le 2 décembre 1805.

10. Allusion au rapprochement franco-britannique dont la guerre de Crimée contre les Russes, en 1854-1856, demeure le meilleur exemple.

Après nos désastres de 1870, l'opinion s'accrédita en France que, dans un conflit avec l'Allemagne, la marine était inutile. On se basait, pour étayer cette théorie, sur ce que notre ennemie était parvenue à nous réduire à l'impuissance sans le secours de sa flotte, alors que la nôtre ne nous avait rendu aucun service. Sans discuter ici ce qu'une pareille opinion peut avoir de mal fondé<sup>11</sup>, on est en droit de dire que les partisans de l'effacement de la marine faisaient de la politique à courte vue. La vie des peuples, comme celle des hommes, est pleine de vicissitudes; elle traverse des jours d'épreuves qui, chez les nations vivaces, les aident à se relever. Or, la guerre franco-allemande n'est qu'un épisode de notre histoire nationale, et c'était faire jouer à la France un rôle peu en rapport avec son passé que de laisser tomber sa marine, en tout subordonnant à une revanche devant laquelle on recule de plus en plus<sup>12</sup>. Les événements ne tardèrent pas à le prouver, et aujourd'hui nous supportons les conséquences de cette politique étroite<sup>13</sup>.

L'abandon dans lequel on laissa la marine, pendant les années qui suivirent la guerre, ne pouvait avoir qu'une influence funeste sur l'esprit des officiers. En perdant de vue la perspective d'un conflit maritime, leur instruction s'orienta dans un sens tout pacifique. Il sembla alors que la France n'avait conservé des vaisseaux que pour faire figure dans le monde: tels ces princes auxquels les bouleversements de l'Europe n'ont laissé qu'une souveraineté nominale et qui tâchent de conserver l'illusion du pouvoir en s'entourant d'une garde d'honneur. Beaucoup d'officiers se rappellent encore le temps où notre escadre de la Méditerranée se promenait majestueusement le long des côtes, sans autre souci que la précision et la régularité des mouvements; c'était le temps où les tirs étaient considérés comme des corvées ennuyeuses dont on s'acquittait le plus vite possible. Comme la navigation ne pouvait suffire à l'activité des officiers, l'éducation de l'École navale devint de plus en plus scientifique; de plus en plus, l'officier tendit à devenir ingénieur, électricien, mécanicien et il oubliait d'être militaire.

Telle était la situation lorsque l'Allemagne et l'Italie se constituèrent une marine dont l'importance cessait d'être négligeable. Or, si l'on avait admis que, dans une lutte avec l'Allemagne seule, on pouvait se passer de flotte, on admettait moins volontiers qu'on dût abandonner la Méditerranée aux forces réunies de la Triple<sup>14</sup>. En même

---

11. La marine assura entre autres la protection des navires marchands qui ravitaillèrent en armes anglaises et américaines les armées du gouvernement de la Défense nationale en 1870-1871.

12. La reconquête de l'Alsace-Lorraine, thème très populaire à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, eut tendance à être éclipsée par les enjeux coloniaux dans les années 1900.

13. Lorsque Daveluy écrivit ces lignes, la France venait d'être humiliée par les Anglais dans la crise de Fachoda, en 1898-1899, et par les Allemands dans la crise de Tanger, en 1905.

14. Alliance austro-germano-italienne conclue en 1882.

temps, l'Angleterre, fidèle à ses traditions, profitait de notre impuissance sur mer pour augmenter son domaine colonial, et comme, de notre côté, nous avions cherché, dans la colonisation, une compensation à nos amputations territoriales, les points de contact entre les deux pays se multiplièrent et avec eux les occasions de conflit<sup>15</sup>.

Mais, alors que les Anglais, conséquents avec eux-mêmes, augmentaient leur flotte et multipliaient leurs points d'appui progressivement avec le développement de leur puissance coloniale, nous nous bornions à annexer des territoires sans nous préoccuper d'avoir une marine pour les défendre<sup>16</sup>. On s'aperçut bientôt du danger d'une politique aussi téméraire.

Quoi qu'il en soit, cet ensemble de circonstances ramena l'attention sur les choses de la guerre; et alors se fit sentir l'influence d'une éducation scientifique qui n'avait pas été tempérée par l'histoire. On étudia la guerre par les mathématiques, et l'on ne peut lire certains ouvrages sans se rappeler cette phrase de Von der Goltz qui caractérise une époque ancienne: «Les écrits tactiques et stratégiques de cette époque ont pour la plupart une ressemblance biscornue avec un cours de géométrie.» Ce qui prouve que souvent les novateurs ne font que rééditer de vieilles rengaines, et qu'en s'attaquant aux traditions ils ne font que les ressusciter.

C'est ici le lieu de faire justice de cette théorie qui consiste à renier tous les enseignements du passé sous prétexte que les temps sont changés. Si le respect des traditions consiste à s'attacher à la lettre des institutions ou à la matérialité des faits, il faut s'en débarrasser sans hésiter, car les mœurs changent et les moyens diffèrent. Mais, si on néglige la lettre pour ne voir que l'esprit dont elle s'est inspirée, si on recherche dans les faits les causes qui les ont engendrés, le passé nous fournit une mine inépuisable d'enseignements. En ce qui concerne plus particulièrement la guerre, qui ne voit l'importance qu'y joue l'état moral des hommes? Or les hommes n'ont pas changé. Qui pourrait nier que les armes n'ont été que les instruments de la pensée d'un chef et que cette pensée est toujours juste?

Telles sont les raisons qui ont déterminé notre méthode. Elle seule peut nous faire saisir l'esprit de la guerre et dégager les lois qui la régissent [...].

---

15. Ces tensions se focalisèrent en particulier sur l'Égypte, d'où les Anglais évincèrent la France en 1882; la guerre faillit éclater pendant la crise de Fachoda (1898-1899), après quoi le péril allemand passa au premier plan, déterminant l'Entente cordiale franco-britannique en 1904.

16. Conquête de la Tunisie, de l'Indochine, de Madagascar, d'une bonne partie de l'Afrique noire, du Maroc.

## But et moyens de la guerre

Les guerres éclatent pour les causes les plus variées et souvent les plus futiles ; mais les considérations politiques qui les déterminent ne doivent avoir aucune influence sur l'action militaire<sup>17</sup>. Celle-ci n'a qu'un but : réduire l'adversaire à l'impuissance. Ce but atteint, le règlement du conflit sera toujours facile.

Pour réduire l'ennemi à l'impuissance, il faut le désarmer, c'est-à-dire détruire les forces constituées qui sont la garantie de sa puissance. Certes, bien des guerres ont pris fin avant que tous les moyens de défense de l'ennemi eussent été détruits, mais les victoires antérieures lui démontraient l'impossibilité de continuer la lutte avec succès et l'amenaient à déposer les armes.

La nécessité de s'attaquer aux forces constituées de l'adversaire mène directement au combat. La puissance du combat ne se discute pas : elle s'affirme elle-même par des faits. L'histoire des conquêtes n'est qu'un long récit de batailles et, qu'il s'agisse de Napoléon ou de Frédéric, de Nelson ou de Suffren, nous retrouvons toujours, dans tous leurs actes, la préoccupation de joindre l'ennemi. Aussi la question qui se pose n'est-elle pas de justifier le combat, mais de chercher s'il est possible de s'y soustraire.

Constatons d'abord que les forces maritimes d'un pays ont pour mission de protéger tous les intérêts qui, de près ou de loin, touchent aux choses de la mer. En s'attaquant à ces forces, on met par le fait même en péril tous les intérêts qu'elles protègent ; et si, dans une région déterminée, on est parvenu à les détruire, toutes les opérations qui découlent de la guerre navale deviennent aisées, puisque rien ne les contrarie. C'est d'ailleurs une idée qui choque le bon sens que de construire à grands frais des engins de destruction, avec l'intention de s'en servir le moins possible.

Le défaut actuel de beaucoup d'écrivains maritimes est de ne voir dans la guerre navale que des cas particuliers. Les uns prétendent que la marine a pour but d'assurer l'inviolabilité des côtes et d'attaquer celles de l'adversaire ; d'autres nous assurent que son rôle est de détruire le commerce ; d'autres enfin veulent la consacrer à assurer la réussite d'une invasion. Eh bien ! détruisez l'ennemi et vous aurez tous ces résultats à la fois : la protection des côtes sera assurée, et vous pourrez mener à bonne fin telle opération qu'exigeront les circonstances. Le combat découle donc de la nature même

---

17. « La politique a quelquefois dirigé les opérations sans souci de l'art militaire. Cette erreur de principe a toujours eu des conséquences funestes. » (note de Daveluy). Mais Daveluy, victime de la lecture outrancière que Colmar von der Goltz et Foch firent de Clausewitz, tombe dans l'excès inverse en rendant l'action de guerre indépendante de ses finalités politiques.

de la guerre et des moyens que l'on a préparés pour la faire. Tout système qui tendrait à le reléguer au second plan, au lieu d'en faire le but même de la guerre, ne peut être considéré que comme un expédient.

Cependant, l'idée du combat ne s'est pas imposée tout d'abord à l'esprit des premiers marins comme base fondamentale de la guerre navale. À l'origine, les intérêts qui transitaient sur mer étaient peu considérables et on ne songeait pas à les attaquer; les bâtiments n'étaient qu'un moyen de transporter les troupes sur les côtes ennemies, où elles pillaient et brûlaient villes et villages. Les combats n'étaient qu'une conséquence de ces expéditions; mais on ne les recherchait pas, car les navires n'étaient pas spécialement armés en vue de lutter les uns contre les autres.

Avec la colonisation, se développa le commerce maritime, et il devint bientôt assez important pour que sa capture pût porter un préjudice sérieux à ceux qui le pratiquaient tout en enrichissant les capteurs. Les opérations maritimes prirent alors un autre caractère. Ce fut l'Espagne, alors au sommet de sa puissance, qui subit la première l'épreuve de ce nouveau genre de guerre pendant les dix-huit années que dura sa lutte avec l'Angleterre<sup>18</sup>; mais, ainsi qu'il arrive généralement, le nouveau problème qui se posait ne reçut pas immédiatement sa véritable solution. Les Anglais attaquèrent d'abord directement le commerce. L'Espagne, prise au dépourvu, subit des pertes importantes par la capture de ses galions d'Amérique qui revenaient périodiquement en Europe groupés par bandes, mais, disposant dans ses ports de forces maritimes immensément supérieures à celles des Anglais, elle n'eut qu'à équiper des flottes de guerre plus fortes que celles de l'ennemi pour le forcer à abandonner le terrain. C'est alors que germa dans l'esprit de quelques marins anglais, tels que Monson et Raleigh, la véritable conception de la guerre navale: ils entrevirent que la meilleure façon d'atteindre le commerce était, non pas de l'attaquer directement, mais de détruire préalablement les forces qui le défendaient. Ces marins célèbres eurent le sentiment encore vague que, si l'édifice constitué par la grandeur maritime d'une nation réside dans l'importance de son trafic commercial et dans la prospérité de ses colonies, cet édifice n'est soutenu que par les forces militaires, et qu'en s'attaquant à ces forces, on le sape par la base<sup>19</sup>.

Cette vérité fut mise plus fortement en relief au siècle suivant par les cinquante années de guerre que l'Angleterre soutint contre la Hollande, lutte qui avait pour seul but de décider à laquelle des deux nations appartiendrait le monopole commercial du

---

18. Soit de 1585 à 1603, guerre émaillée notamment par l'échec de l'Invincible Armada en 1588.

19. Sir William Monson (1569-1643) et Sir Walter Raleigh (1552-1618) furent parmi les plus fameux marins britanniques de l'ère élisabéthaine. Mais c'est avec quelque abus que Daveluy en fait des précurseurs de ses propres idées.

monde<sup>20</sup>. À la fin de cette période véritablement héroïque, l'Angleterre semble avoir définitivement compris la puissance du combat, car, par la suite, elle en fit toujours le principal objectif de ses combinaisons militaires. Mais ce n'est que pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire que la conquête de l'empire de la mer passe à l'état de dogme, non seulement dans les milieux maritimes anglais, mais aussi dans le grand public. Si les travaux de Mahan ont popularisé de nos jours l'expression de *Sea Power*<sup>21</sup>, l'idée existait déjà en germe depuis près d'un siècle.

L'importance de la bataille ne se révéla pas au même degré aux autres nations maritimes. L'Espagne, en particulier, fit pendant des siècles la guerre sur mer sans en comprendre le premier mot, sans que l'expérience, chèrement acquise par une suite ininterrompue de revers, parvint à arracher le voile qui obscurcissait la vue de ses hommes d'État et de ses marins. La France eut quelques aperçus lumineux ; mais, d'une façon générale, elle poursuivit plus volontiers son objectif particulier que la rencontre des forces militaires de l'ennemi.

Cette différence dans la ligne de conduite des trois grandes nations maritimes eut des conséquences tangibles : l'Espagne, avec un matériel flottant immense, échoue dans toutes ses entreprises ; en guerre avec l'Angleterre, elle l'enrichit de ses dépouilles ; en lutte avec la France, elle lui fournit ses plus belles victoires et écrit pour elle les pages les plus glorieuses de son histoire maritime ; alliée avec nous, elle nous compromet et fait avorter les tentatives qui offrent le plus de chances de succès<sup>22</sup> ; finalement, elle disparaît du concert des nations maritimes parce que, en quatre siècles, elle n'a pour ainsi dire pas enregistré une seule victoire ; et, si elle a toujours été battue, c'est que, ne reconnaissant pas la nécessité du combat, elle ne s'est jamais préparée à l'affronter.

La France avec Tourville, avec Duquesne, avec Suffren, possède par intermittences le véritable concept de la guerre, et sa marine brille alors d'un vif éclat<sup>23</sup> ; mais, dès qu'elle retombe dans les anciens errements, sa puissance navale disparaît. Nation vivace, elle travaille pendant la paix à se constituer un domaine colonial qu'elle perd régulièrement pendant la guerre, parce qu'elle ne veut pas employer le véritable moyen

---

20. L'Angleterre et les Pays-Bas ne furent officiellement en guerre que de 1652 à 1654, de 1665 à 1667 et de 1672 à 1674, mais ces conflits furent le paroxysme d'une rivalité maritime et coloniale déjà ancienne, marquée entre autres par le massacre dont furent victimes en 1623 des Anglais établis à Amboine, en Indonésie. Une quatrième guerre anglo-hollandaise eut lieu de 1780 à 1784 sur fond de guerre d'Indépendance américaine.

21. Le capitaine de vaisseau et futur amiral américain Alfred Thayer Mahan publia son grand livre, *The Influence of Sea Power upon History*, en 1890.

22. L'alliance franco-espagnole commença avec l'accession au trône d'Espagne du petit-fils de Louis XIV, en 1701. Elle se poursuivit pendant la majeure partie du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais entraîna des difficultés que Daveluy évoque plus bas, dans le chapitre sur les alliances.

23. Ce « véritable concept de la guerre » est pour Daveluy la guerre d'escadre, que Duquesne mit notamment en œuvre à Agosta (1676), Tourville à Bévésiers (1690) et Suffren dans sa fameuse campagne des Indes, de 1781 à 1783.

de le défendre. L'Angleterre, au contraire, n'a fait que grandir. Pauvre, elle a enlevé les colonies des riches ; riche elle-même, elle a pu conserver et s'agrandir : aujourd'hui elle règne sur les mers.

Si, après avoir constaté quelle fut l'influence du combat sur la grandeur des puissances maritimes, nous cherchons les conséquences qu'a eues sa négation sur le détail des opérations, nous voyons qu'elle a donné naissance à des combinaisons inutiles, absurdes ou incompréhensibles. Tous les marins, en lisant l'histoire, sont frappés de ce fait que, pendant la guerre de l'Indépendance américaine, les Français ont toujours reçu l'attaque sous le vent, excepté dans l'Inde où opérait Suffren. On pense bien que ce n'est pas le hasard seul qui donna en permanence aux Anglais l'avantage du vent. La cause en est que, malgré une supériorité marquée dans la majorité des rencontres, nous n'avons jamais recherché le combat : nous l'avons toujours subi. L'explication de cette singulière conduite nous est fournie par cette phrase de Ramatuelle<sup>24</sup> : « La marine française, dit-il, a toujours préféré la gloire d'assurer ou de conserver une conquête à celle, plus brillante peut-être, mais certainement moins réelle, de capturer quelques vaisseaux<sup>25</sup> ; et, en cela, elle s'est rapprochée davantage du véritable but de la guerre. » Ce raisonnement n'est qu'un sophisme : quand la conquête d'un territoire ne peut se faire que par mer, sa possession n'est définitivement acquise que lorsque la flotte ennemie a été mise hors d'état de nuire [...].

Si la marine française avait toujours recherché le combat, ainsi que firent les Anglais ; si elle avait été pénétrée de la nécessité de conquérir d'abord le commandement de la mer, elle eût vu des jours moins sombres ; en méconnaissant l'efficacité de la bataille, elle s'est fait battre, parce qu'elle dut subir les rencontres avec des éléments défectueux qui n'étaient pas préparés à les affronter. Pour ne pas avoir discerné la nécessité de s'attaquer aux forces militaires de l'adversaire, on a entrepris sous la Révolution et l'Empire cette longue série d'expéditions qui ont presque toutes échoué misérablement, parce qu'elles ne pouvaient avoir de chances de réussite qu'à la condition d'éviter l'ennemi. Certes, il est possible de passer inaperçu à travers une mer qui n'est pas libre, mais on ne peut en faire une condition de succès. La guerre n'est pas un jeu de hasard, et encore que la chance y joue un rôle, on ne peut lui confier les destinées du pays. L'avortement de toutes nos tentatives à cette époque prouve que la force est la seule base logique de toutes les conceptions militaires, il prouve également qu'on évite difficilement une rencontre lorsque l'ennemi est décidé à la provoquer. Le mieux est donc de s'y préparer [...].

---

24. « M. de Ramatuelle était lieutenant de vaisseau pendant la guerre de l'Indépendance américaine ; il publia sous le Consulat un *Cours de tactique navale*. » (note de Daveluy)

25. Il s'agit ici de la capture de vaisseaux de guerre au terme d'un combat, et non de la prise de navires marchands ; en d'autres termes, Ramatuelle se prononce contre la guerre d'escadre.

Une nation qui redoute de se mesurer avec un adversaire supérieur en nombre aura toujours une tendance à ménager son matériel. Elle se laissera facilement séduire par un mirage trompeur, et c'est alors qu'on voit paraître ces théories spécieuses qui prétendent à réduire une nation en faisant monter le taux des assurances<sup>26</sup>. Ceux qui s'imaginent qu'on peut ainsi faire la guerre sans rencontrer l'ennemi se sont laissés entraîner par l'attrait de combinaisons plus ou moins ingénieuses, mais ils ne tiennent jamais compte que l'ennemi a des forces et qu'il s'en servira précisément pour démolir toutes ces spéculations dont on le tient à l'écart.

Pour justifier leur système, ils prennent prétexte de nos revers et concluent à l'impuissance de la bataille. Pourquoi, disent-ils, recommencer une politique qui nous a valu nos pires désastres? Ce raisonnement ne convaincra personne [...]. Pourquoi avons-nous été vaincus? Quand nous avons eu l'infériorité du nombre, l'explication est toute trouvée, bien que les Anglais nous aient démontré qu'on puisse être vainqueur sans avoir le nombre, et nous nous expliquerons plus loin à ce sujet; mais à Trafalgar nous avons le nombre<sup>27</sup>, en d'autres circonstances nous avons l'égalité, et nous n'en avons pas moins été écrasés. Est-ce une raison pour désespérer de nous-mêmes? Certes non, car les causes de cette impuissance ne sont pas endémiques: on peut y porter remède. Dès maintenant nous avons pu voir que, disposant dans la guerre d'Amérique des mêmes moyens que nos adversaires, nous en avons usé d'une façon tout à fait différente, et c'est à cela qu'il faut attribuer la stérilité de nos efforts<sup>28</sup>. Sous la Révolution, c'est la désorganisation de notre marine, au double point de vue du matériel et du personnel, qui a rendu nos vaisseaux incapables d'affronter une rencontre, dans n'importe quelles conditions. Ayons de bons officiers, de bons équipages, de bons vaisseaux; sachons nous battre; et, à notre tour, non seulement nous serons vainqueurs, mais nous récolterons dans la victoire les mêmes bénéfices que les Anglais.

Quant aux batailles indécises, évidemment elles sont stériles: lorsque deux adversaires, disposant de moyens identiques et sachant s'en servir, déploient la même somme d'énergie, ils se tiennent en échec et entre eux la balance reste en suspens. On est alors enclin à chercher une autre combinaison qui rompe l'équilibre; mais ce n'est pas une raison de croire que le combat n'est pas encore la meilleure solution, et que toute autre serait moins bonne. Celui qui, le premier, aura cherché à s'y soustraire, pour poursuivre un autre objectif, sera obligé d'y revenir après avoir été étrillé. C'est précisément le spectacle que nous offrent les guerres hollandaises<sup>29</sup>. C'est à un sentiment du

---

26. C'est-à-dire en privilégiant la guerre de course.

27. L'amiral de Villeneuve alignait 18 vaisseaux plus 15 espagnols, au total 33 contre 27 à Nelson.

28. Le jugement de Daveluy est excessif, car la France a quand même gagné cette guerre.

29. C'est-à-dire les guerres anglo-hollandaises, sur lesquelles Daveluy revient plus bas dans le chapitre consacré à la guerre de course.

même genre qu'obéissait la marine française après les guerres où elle avait essayé de la course: l'élan de constructions qui se manifestait marquait la désillusion d'un moyen impuissant et le retour vers l'attaque directe.

Il n'y a donc contre le combat qu'une seule objection plausible: l'infériorité du nombre. Celle-là est sérieuse. Le nombre, à condition qu'il représente en même temps la force, est le principal levier de la guerre, mais ce n'est pas le seul. Qu'était l'électorat de Brandebourg par rapport à l'empire d'Allemagne<sup>30</sup>? Que représentait la marine anglaise par rapport à celle de l'Espagne, sous Élisabeth<sup>31</sup>? La Prusse n'en a pas moins absorbé l'Empire, et la marine anglaise n'en a pas moins battu la marine espagnole. Le nombre n'est donc pas l'*ultima ratio* de la guerre. Sur mer, il implique des charges nombreuses qui réduisent sa valeur absolue: la nation qui a la marine la plus puissante est aussi celle qui a le plus d'intérêts à sauvegarder; elle n'a donc pas la faculté de faire mouvoir ses forces au même degré que son adversaire. Effectivement, la marine anglaise n'a jamais eu, sur le champ de bataille, une supériorité numérique manifeste. Si l'on fait abstraction de la bataille de la Hougue qui fut le résultat d'une aberration politique<sup>32</sup>, les forces s'équilibreront sensiblement dans la majorité des rencontres. Il y eut quelques circonstances où la disproportion des forces, sans être aussi accentuée qu'à la Hougue, fut cependant sensible, mais la balance pencha aussi souvent en notre faveur qu'en faveur des Anglais.

Il est donc possible d'avoir des effectifs moins nombreux que ceux de l'ennemi sans être cependant acculé à des combats disproportionnés; mais enfin il est certain que, en dessous d'une certaine limite, il n'y a pas d'habileté qui puisse suppléer au nombre; et alors on court fatalement à un désastre. Il n'en résulte pas que l'attaque des forces ennemies ne soit pas une nécessité à laquelle on ne puisse se soustraire, bon gré mal gré; si le combat ne s'imposait pas, il n'y aurait aucun avantage à être le plus fort puisque la force ne servirait à rien.

La France doit donc opter entre deux solutions: ou bien renoncer à être une puissance maritime, ou bien s'imposer les sacrifices nécessaires pour faire la guerre avec succès. Il importe d'autant plus d'être pénétré de la nécessité du combat que cette conviction a une répercussion immédiate sur la nature des moyens militaires. Si l'on n'attribue pas au combat un rôle prépondérant, on sera conduit, ainsi que nous l'avons fait, à donner aux forces navales une composition hétéroclite, répondant à diverses conceptions.

---

30. L'électorat de Brandebourg fut le noyau initial de ce qui allait devenir le royaume de Prusse en 1701; le roi de Prusse devait devenir empereur d'Allemagne en 1871.

31. Élisabeth I<sup>re</sup>, reine d'Angleterre de 1558 à 1601.

32. Cette bataille, qui eut lieu le 29 mai 1692, fut en effet engagée sur l'ordre formel de Louis XIV alors que Tourville n'avait que 44 vaisseaux à opposer aux Anglo-Hollandais, forts de 88 à 98 vaisseaux.

On pourra alors se trouver dans l'impossibilité d'affronter une rencontre, non pas parce qu'on manquera de moyens d'une façon absolue, mais parce que ces moyens ne seront pas appropriés au but [...].

## Les alliances

Les alliances maritimes n'ont généralement pas donné les heureux résultats qu'on en attendait. Ce qui en ressort de plus clair, ce sont les éternelles récriminations que les alliés ne se ménagent pas entre eux [...]. Tous ces reproches [sont] peu fondés : il arrive fréquemment, dans une bataille, qu'une partie de la ligne soit plus éprouvée que l'autre, mais il n'en résulte pas qu'il y ait défection ; l'ennemi seul est coupable. Quand des alliés se méfient les uns des autres, ils crient à la trahison dès que la fortune les abandonne [...].

Pendant la guerre d'Amérique, les deux gouvernements [français et espagnol] parviennent difficilement à s'entendre. Chacun tire la couverture à soi et veut que l'alliance ne serve que ses propres intérêts. On adopte alors un moyen terme, et l'on guerroye, tantôt dans le nord pour le compte de la France, tantôt dans le sud au profit de l'Espagne<sup>33</sup>. Le résultat est ce qu'il devait être : nul. Les flottes combinées ne sont d'ailleurs que des cohues. Je passe sous silence les conflits de préséance. La Hollande est aussi notre alliée dans cette guerre : elle fait bande à part<sup>34</sup>.

Sous l'Empire, il ne pouvait être question pour l'Espagne de discuter sur un pied d'égalité avec Napoléon. Sa marine dut se contenter d'être purement et simplement à la remorque de la nôtre ; mais elle ne fut pour nous qu'une charge. Villeneuve ne se console pas d'avoir dans son escadre des vaisseaux espagnols<sup>35</sup>.

En résumé, les alliances maritimes se seraient surtout manifestées par leur impuissance si la bataille de Navarin n'était venue démontrer que l'émulation l'emporte quelquefois sur les préventions<sup>36</sup>.

---

33. Au cours de la guerre d'Indépendance américaine (1778-1783), la France conçut le projet d'un débarquement en Angleterre, qui fit l'objet de grands préparatifs en 1779 ; mais l'Espagne entendait avant tout reconquérir le rocher de Gibraltar, qui fut assiégé de 1780 à 1782.

34. La Hollande fut en guerre avec l'Angleterre de 1780 à 1784, mais l'impréparation de sa flotte et la timidité de sa posture diplomatique en firent un boulet plus qu'une aide pour la France, qui dut lui porter secours tant dans les Antilles qu'au cap de Bonne-Espérance et dans l'océan Indien.

35. Ils s'avérèrent de fait un handicap dans la campagne aboutissant à Trafalgar, car leurs équipages étaient très mal entraînés.

36. Le 20 octobre 1827, une escadre anglo-franco-russe venue au secours des insurgés grecs écrasa à Navarin une escadre ottomane.

À l'origine, les alliances n'avaient d'autre but que de faire la guerre à bon marché: chaque parti stipulait le nombre de bâtiments qu'il engageait, et on laissait à l'autre le soin de faire plus, s'il le jugeait à propos. On se gardait bien d'en rien faire pour ne pas tirer les marrons du feu. Le traité mentionnait également les revendications de chacun, et on se promettait de ne signer la paix que d'un commun accord, après avoir obtenu gain de cause. Naturellement, dès que la chance devenait contraire, on oubliait toutes ses promesses, et on traitait comme l'on pouvait.

Cette façon de mesurer l'effort de chaque allié était évidemment une cause permanente de revers, puisqu'on renonçait à alimenter la guerre, tandis que la désignation des objectifs à atteindre faussait complètement la direction des opérations: il ne fut jamais possible de faire comprendre à l'Espagne que les clefs de la citadelle de Gibraltar se trouvaient à Londres<sup>37</sup>.

Le caractère de la guerre, en se modifiant, a modifié aussi le caractère des alliances: désormais, chacun engagera toutes ses forces sans restrictions et sans marchander<sup>38</sup>. Mais l'élaboration du plan de campagne peut donner naissance à des difficultés sérieuses. Il y a presque toujours, dans une guerre, un certain nombre d'opérations ingrates qui procurent plus de peine que d'honneur. De celles-là, personne ne veut. Puis, chaque nation voit les choses à son point de vue particulier, sous une optique spéciale; et l'accord est difficile à établir.

Cette première difficulté vaincue, la question du commandement supérieur constitue une nouvelle source de froissements. S'il est possible, sans compromettre l'issue de la guerre, de faire agir chaque allié sur un champ de bataille séparé, cette solution sera toujours préférable. À défaut, il faudra former des unités spéciales avec les forces de chaque nationalité, et les laisser sous le commandement de leur chef respectif. On évitera ainsi de tomber dans l'erreur que nous avons commise [à Trafalgar] en intercalant les vaisseaux espagnols au milieu des nôtres. Il n'en restera pas moins qu'une armée combinée sera toujours moins redoutable qu'une armée de même force composée d'éléments de même nationalité. L'amiralissime ne pourra pas manier à son gré les diverses unités; chaque marine a une façon de manœuvrer qui lui est propre; elle a ses idées et ses traditions. La question des signaux sera également difficile à résoudre. Il y a ainsi plusieurs causes d'infériorité qui n'ont pour contrepois que le nombre. Ce sera beaucoup si l'ennemi n'est pas d'une force à peu près égale; sinon ce sera insuffisant.

---

37. Nouvelle allusion à la guerre d'Indépendance américaine.

38. Daveluy pressent ici la totalisation des enjeux et des moyens qui marquera les guerres du XX<sup>e</sup> siècle.

Puisque nous pouvons espérer dans l'avenir ne pas nous trouver seuls en face de l'ennemi maritime, souhaitons qu'on s'y prenne longtemps à l'avance pour aplanir tous les écueils qui ont si souvent gêné la marche des marines alliées; et qu'au jour de la lutte, il ne subsiste d'autre sentiment que celui de l'émulation qui, sur le champ de bataille, fait accomplir de grandes choses.

### **La guerre de course**

[...] La course, dont le point de départ est une guerre de tirailleurs<sup>39</sup>, aboutirait à la longue à la guerre d'escadres, si on disposait de moyens suffisants pour prolonger indéfiniment la lutte. Du moment que deux adversaires se disputent un terrain, chacun d'eux est amené malgré soi à surenchérir sur l'autre pour en rester maître jusqu'à ce que, de chaque côté, on ait épuisé toutes ses ressources. La rencontre de deux masses n'est donc pas la résultante d'une conception plus ou moins juste, c'est une conséquence de l'état de guerre<sup>40</sup>.

Nous en avons une preuve frappante dans les guerres anglo-hollandaises. Aucune lutte de peuples n'a eu, au même degré, le caractère d'un conflit économique. Entre l'Angleterre et la Hollande, la destruction du commerce n'était pas, comme elle le fut par la suite pour la France, un moyen; c'était le but même de la guerre. Il s'agissait de savoir à qui appartiendrait le monopole du commerce maritime. Cependant, aucune guerre ne nous offre le spectacle d'un aussi grand nombre de batailles rangées et la réunion de masses aussi considérables. Et ce n'est pas de parti pris, par suite d'une convention tacite, que les deux adversaires en arrivèrent ainsi à se mesurer en champ clos. Ils y furent conduits malgré eux, par degrés insensibles, parce qu'ils ne pouvaient faire autrement. Et ce qui le prouve, c'est que les concentrations se produisirent surtout à la fin de chaque guerre, après qu'on eut essayé infructueusement de chaque côté d'attaquer ou de protéger directement le commerce.

Voici donc comment nous apparaît la guerre industrielle. L'objectif est d'empêcher les bâtiments marchands de sortir des ports sans être capturés et d'arrêter au passage ceux qui y rentrent. Contre l'Angleterre, il faudrait donc occuper en force la Manche, la mer du Nord et le canal Saint-Georges<sup>41</sup>, et y placer des escadres assez nombreuses pour s'y maintenir, pendant que les bâtiments légers rayonneraient autour d'elles. Il en

---

39. C'est-à-dire une guerre livrée en ordre dispersé, afin de voir et de capturer plus de navires marchands ennemis.

40. « Qu'on le veuille ou non, on ne pourra jamais attaquer un groupement de forces qu'à l'aide d'un autre groupement de forces; et l'on est forcé de réunir les bâtiments en escadre pour être le plus fort ou le moins faible possible. » (note de Daveluy)

41. Bras de mer séparant l'Irlande du pays de Galles.

résulterait forcément des batailles dans lesquelles nous aurions le dessous, parce que, recevant le choc au lieu de le provoquer, nous serions battus en détail.

Pratiquement, il faut donc abandonner provisoirement la course et utiliser nos forces à vaincre les escadres, non pas dans la Manche ou la mer du Nord, mais sur le champ de bataille qui nous offrira le plus de chances de succès. Si nous sommes vainqueurs, nous reporterons alors nos forces sur le terrain de la course et nous l'occuperons avec des forces suffisantes pour que les débris des escadres ennemies ne puissent les déloger<sup>42</sup>. Comme l'on voit, dans ce cas comme dans tous les autres, l'objectif final ne sera atteint qu'après un duel ; il sera le fruit de la victoire.

Je prévois d'ici l'objection : nous serons battus. C'est probable. Quand une marine s'est laissé distraire de son objectif en consacrant ses ressources à poursuivre la chimère de la protection directe des côtes et l'utopie de la course, elle se trouve prise au dépourvu le jour où elle est obligée de descendre dans l'arène ; mais, si nous pouvions restituer à l'offensive et au combat tout ce qu'on leur a enlevé, nous aurions une puissance si formidable, que la plus forte marine n'engagerait pas la lutte contre nous sans appréhension<sup>43</sup>. Nous n'en aurions pas moins l'infériorité absolue. Et puis après ? Cela ne prouverait pas qu'on puisse faire la guerre de guérillas dans un pays de plaine<sup>44</sup>, ni qu'on puisse se soustraire à la nécessité de se battre, qu'on soit fort ou faible. La guerre serait vraiment trop facile s'il suffisait d'une formule pour faire évanouir le spectre de la marine anglaise. Et j'avoue, à ma honte, que quelque chose m'échappe quand je vois soutenir cette théorie qu'on pourra détruire le commerce sans être obligé de se battre contre ceux qui le défendent.

Entre partisans et adversaires de la course, il n'y a pas divergences d'opinions sur la meilleure méthode de guerre à adopter, mais seulement sur la meilleure façon de la faire<sup>45</sup>. Doit-on s'attaquer directement à la propriété flottante ou faut-il viser d'abord les forces militaires qui sont la sauvegarde de cette propriété ? Toute la question est là. Nous voici donc revenus à notre point de départ ; car, si l'on se reporte au début de cette étude, on verra que c'est le problème qui se posa aux premiers jours de la guerre navale moderne.

---

42. « Si l'on n'est pas assez fort pour transporter le champ de bataille dans le voisinage des côtes ennemies, qui est le point d'aboutissement des navires de commerce, on aura du moins arrêté net tout transit dans la région où on aura la supériorité. Qu'on suppose une victoire en Méditerranée assez complète pour forcer les Anglais à l'évacuer ; il suffira de huit ou dix navires quelconques, voire même en bois, pour couper la Méditerranée en deux entre la Tunisie et la Sardaigne, la Corse et la Provence, et arrêter tous les bâtiments marchands. » (note de Daveluy)

43. Daveluy esquisse ici une théorie de la dissuasion rappelant celle que Tirpitz, à la même époque, met en œuvre en Allemagne. L'idée est que l'Angleterre hésitera à combattre la seconde marine du monde de peur d'en sortir trop mal en point pour affronter les autres marines.

44. Par « guérilla », Daveluy entend ici la guerre de course, et par « pays de plaine » la mer, qui n'offre pas les accidents topographiques grâce auxquels la guérilla peut compenser son infériorité structurelle.

45. « Car, la course menant aux fins de la guerre, il n'y a pas de raison pour en repousser le principe. » (note de Daveluy)

Ainsi, pendant un siècle et demi, des nations maritimes auront dépensé des trésors d'énergie pour arriver à découvrir la façon la plus efficace de ruiner la richesse maritime, et aujourd'hui on nous propose de recommencer à nos dépens la même expérience! C'est parce que la France n'a jamais voulu admettre, ou n'a pas su discerner la leçon qui se dégageait des faits que, pendant si longtemps, elle a recommencé l'histoire, à chaque guerre nouvelle. S'obstinant à plaider indéfiniment le même procès, elle l'a toujours perdu, parce que la cause était mauvaise.

Est-ce à dire qu'il n'y ait rien à tirer de l'attaque directe de ces richesses éparpillées sur toutes les mers du globe? Peut-être. Mais à la condition de n'en faire qu'une opération secondaire, dans le but d'immobiliser à peu de frais un grand nombre de bâtiments ennemis.

[...] Ce qui perdait les corsaires, c'était la nécessité de conserver toujours les mêmes champs de croisière; mais, si on ne cherche plus à affamer l'ennemi, si on se borne à menacer sa propriété pour le forcer à la protéger, on entrevoit que des divisions très mobiles pourront se présenter dans une région qu'ils savent momentanément dégarnie; puis, après avoir fait sentir leur présence pour y attirer l'ennemi, changer brusquement de terrain d'action et réparaître sur un autre point très éloigné. Alors l'ennemi, arrivant trop tard, restera sur les lieux, de crainte d'un retour offensif. Évidemment, la nécessité de se déplacer constamment et de traverser de grandes étendues de mer désertes ne permettra jamais de causer au commerce un préjudice suffisant pour peser sur les destinées de la guerre; mais, si on parvient ainsi à créer une diversion assez puissante pour détourner l'ennemi de l'attaque de nos colonies, que nos stations lointaines sont trop faibles pour défendre, si, surtout, on le force à dégarnir ses escadres d'une partie de ses croiseurs, on aura secondé les opérations générales.

Nous arrivons ainsi à un système qui se rapproche de celui des divisions légères du Premier Empire<sup>46</sup>, mais qu'il faut perfectionner, pour ne pas arriver au même résultat. Ces divisions finissaient par s'éteindre d'elles-mêmes, faute d'aliments; car il se produit toujours des déchets dans une force navale qui a un service actif, même lorsqu'elle ne rencontre pas l'ennemi (ce dont on ne peut jamais se flatter); de plus, tout en se déplaçant, elles s'attardaient trop longtemps dans une même région et finissaient par y être rejointes.

---

46. Ces divisions, essentiellement composées de frégates, attaquèrent le commerce britannique dans l'Atlantique, la Méditerranée et l'océan Indien.

Afin d'éviter ces inconvénients, il faudra que nos divisions soient plus mobiles et qu'elles soient renforcées d'une façon permanente en se fusionnant les unes dans les autres. Mais l'effet de ces dispositions ne peut avoir qu'une durée limitée; au bout d'un certain temps, l'ennemi finira toujours par voir clair dans notre jeu et par atteindre les corsaires. C'est donc surtout au début d'une guerre, avant que le système de la défense ne soit organisé, qu'elles produiront leur effet; si elles échappent assez longtemps pour que, sur un autre théâtre, on ait pu frapper des coups décisifs, le but aura été atteint.

Mais ce serait une erreur de s'affaiblir en construisant un matériel spécial pour ce genre de diversion, ou d'y affecter des bâtiments de première ligne. Il est tout indiqué de consacrer à ce rôle les stations lointaines. Dans ce but, donnons-leur une composition rationnelle, au lieu d'y affecter des navires en bois, sans vitesse, et surtout sans rayon d'action.

Nous ne pouvons clore ce chapitre, écrit avant la guerre russo-japonaise [de 1904-1905], sans faire intervenir les conclusions qui se dégagent de ce conflit au point de vue de la course.

Chacun des belligérants adopta une attitude différente, au regard de la destruction du commerce. Le Japon ne s'occupa d'abord que de s'assurer la liberté de la mer<sup>47</sup> et il négligea complètement la course. Ce n'est qu'à partir du moment où il n'eut plus de bâtiments ennemis à combattre qu'il arrêta le commerce en interceptant les voies d'accès des deux ports russes de Port-Arthur et de Vladivostok. La Russie préféra diviser ses efforts; elle voulut mener concurremment l'action militaire avec l'escadre de Port-Arthur et l'action commerciale avec les croiseurs de Vladivostok. Elle s'affaiblit ainsi sur le principal théâtre des opérations, sans porter un préjudice appréciable au Japon; car, cette division de croiseurs, pourchassée dès qu'elle révélait sa présence par des prises, était obligée de quitter son terrain d'opérations et se hâtait de rentrer au port. Un beau jour, il arriva ce qui devait arriver fatalement: les croiseurs durent accepter le combat et l'un d'eux succomba<sup>48</sup>. À partir de ce moment, c'en fut fini de la course. Quelle leçon pour les partisans de la guerre commerciale! [...]

---

47. Il y parvint par l'attaque-surprise des 8-9 février 1904, qui enferma l'escadre russe du Pacifique dans Port-Arthur; elle tenta en vain de s'en échapper le 10 août, puis fut progressivement détruite au mouillage par les bombardements de l'artillerie débarquée par les Japonais.

48. Ce combat eut lieu dans le détroit de Corée le 14 août 1904; les deux croiseurs russes survivants se réfugièrent à Vladivostok, où ils furent bloqués à leur tour.

## L'opinion publique

Les gouvernements actuels ont à lutter contre un adversaire très puissant, qui ne laissera pas quelquefois de rendre difficile la conduite des opérations. Nous voulons parler de l'opinion publique.

On sait que le public n'envisage pas la guerre du même point de vue que les professionnels; son attention est détournée par ce qui se passe au premier plan, et il n'aperçoit que confusément les horizons lointains où se cache l'objectif. Or, il est inutile de dire que la notion que se forment les masses sur la portée des opérations n'est pas la vraie; sans quoi, l'art militaire n'existerait pas, et le génie serait à la portée de tout le monde. Tout ce qu'il y a de puissant dans les campagnes de Napoléon ne nous apparaît qu'après coup, lorsque les faits ont illuminé notre esprit et nous ont révélé des aspects nouveaux auxquels nous n'aurions jamais songé.

Le public, quand il apprécie les événements, se préoccupe beaucoup plus des maux qui le menacent que du but à atteindre; les militaires, au contraire, pensent que la guerre, étant un mal par elle-même, ne peut engendrer que du mal, et que la seule excuse qu'on ait, en la faisant, est de la faire avec succès. Cette divergence de vues détermine dès le principe un malentendu entre ceux qui sont spectateurs de la guerre et ceux qui ont la grave responsabilité de la diriger.

Dès le premier choc, la population s'affole, les journaux se font les interprètes de ses récriminations; le gouvernement est attaqué, sans que les amiraux soient ménagés. Si, alors, il y a à la tête des affaires un homme qui n'est pas assez énergique pour tenir tête à l'orage, ou qui ne soit pas capable d'expliquer ses actes, parce que lui-même n'en connaît pas la portée, toutes les dispositions prises seront renversées. On adoptera une cote mal taillée; on fera des sacrifices à l'opinion publique, en lui abandonnant une partie de ses forces, afin de lui donner une satisfaction de principe. C'est une faute, on le sait, mais on la commet quand même. Il est préférable de ne pas faire la guerre, plutôt que de la faire de cette façon, car à quoi aboutit-on? À tout compromettre sans contenter le public; lorsqu'on aura été battu, on ne pourra plus rien protéger; on ne fait donc que reculer pour mieux sauter.

Dans la guerre hispano-américaine [de 1898], l'influence de l'opinion publique s'est manifestée dans les deux partis. Du côté des États-Unis, le conseil de la marine se crut obligé de fractionner ses forces, pour donner satisfaction aux provinces du Nord qui ne voulaient pas rester dégarnies; et Mahan, qui faisait partie de ce conseil, avoue ingénument que cette solution était absolument contraire aux

intérêts militaires<sup>49</sup>. Il n'en résulta rien de fâcheux par ce fait que les Espagnols ne songeaient à attaquer ni les côtes, ni les bâtiments ennemis ; mais, du côté de l'Espagne, la nervosité du public eut de plus graves conséquences.

Quelle triste histoire que celle de cette pauvre escadre espagnole ! Bloquée dans Santiago [de Cuba] par des forces supérieures, démoralisée, elle était vouée à une perte certaine si elle sortait. En Espagne, les journaux s'indignaient de cette inaction ; ils ne comprenaient pas que quatre croiseurs, maigrement armés, ne pussent se mesurer avec autant de cuirassés, appuyés par plusieurs croiseurs<sup>50</sup>. La politique s'en mêlant, l'escadre ne fut plus qu'un moyen de battre en brèche le gouvernement. Le ministre de la marine fit d'abord bonne contenance. Il expliqua à la tribune des Cortès que les bâtiments ne sont pas faits pour être détruits ; mais sa résistance fut de courte durée. Il envoya à Cuba l'ordre de faire sortir l'escadre et, en signant cet ordre, il signa l'arrêt de mort de ses marins<sup>51</sup>.

Les bâtiments de l'amiral Cervera étaient marqués d'avance du sceau du destin. Cependant, n'eût-il pas mieux valu les laisser en rade, pour conserver l'unique chance de sauver Santiago, plutôt que les sacrifier bêtement à des polémiques de presse ?

Le ton des journaux du littoral, pendant les grandes manœuvres [françaises], ne nous donne qu'une idée affaiblie de ce qui se passera en cas de guerre. Aucune escadre ne pourra perdre les côtes de vue sans que l'on crie à la trahison. Et que sera-ce, le jour où un amiral réquisitionnera une défense mobile<sup>52</sup> pour l'emmener avec lui ?

Quel est le remède à cet état de choses ? Faire l'éducation de la nation ; lui montrer où sont ses véritables intérêts. Il n'y a rien à cacher dans les principes qui régissent la guerre. Ce que ni l'ennemi ni le public ne doivent connaître, c'est seulement la façon dont on compte les appliquer.

Or, il n'est pas impossible de former l'opinion publique et de l'orienter dans le sens des intérêts généraux du pays. L'amiral Colomb fait remarquer que la population anglaise n'était jamais plus tranquille que lorsque les escadres étaient au large, parce qu'elle avait une compréhension assez nette des choses de la guerre pour savoir que les forces

---

49. De fait, « l'escadre volante » chargée de protéger les côtes accapara deux cuirassés et un croiseur cuirassé de l'US Navy, au rebours du principe de concentration en vue de la bataille décisive professé par Mahan.

50. À l'été 1898, la paralysie de l'escadre espagnole avait permis à « l'escadre volante » de rejoindre à Cuba le gros de l'US Navy, d'où un total de quatre cuirassés, un croiseur cuirassé et deux unités plus légères.

51. Cette bataille eut lieu au large de Santiago de Cuba le 3 juillet 1898 ; un seul bâtiment espagnol en réchappa, mais il fut capturé peu de temps après.

52. Groupe de petits bâtiments – généralement des torpilleurs – affecté à la défense d'un secteur du littoral.

navales ne pouvaient la protéger qu'en agissant<sup>53</sup>. Pendant les hostilités contre la Russie, le gouvernement japonais a pu faire accepter par la nation une ligne de conduite qui, en France, eût soulevé des récriminations sans fin et aurait pu faire modifier le plan de campagne<sup>54</sup> [...].

—

---

53. Philip Colomb (1832-1899) fut en quelque sorte le pendant britannique de Mahan.

54. Comme on l'a vu, le gouvernement japonais fit passer la recherche de la maîtrise de la mer avant la défense des côtes et du commerce.

# Darrieus (1859-1931)

**N**é dans une famille toulousaine sans antécédents maritimes, Gabriel Darrieus entra à l'école navale en 1876. Après un passage par la défense sous-marine de Toulon et l'école des torpilles, il devint en 1889 commandant du premier sous-marin français, le *Gymnote*, qu'il contribua beaucoup à perfectionner; quelques années plus tard, il s'illustra dans la mise au point d'un autre sous-marin, le *Gustave-Zédé*. Nommé en 1898 chef du cabinet militaire d'Édouard Lockroy, un des meilleurs ministres de la Marine de la III<sup>e</sup> République, il exerça par la suite divers commandements, dont ceux de l'école des torpilles, de l'école de canonnage et, en 1909, du cuirassé *République*. Contre-amiral en 1912, il commanda à partir de 1914 la 3<sup>e</sup> escadre, avec laquelle il participa au blocus de l'Empire ottoman et sauva des milliers d'Arméniens réfugiés dans le Djebel Moussa (1915). Vice-amiral en 1916, il commanda la 2<sup>e</sup> escadre, toujours en Méditerranée orientale; préfet maritime de Bizerte en 1918, il prit sa retraite en 1921. Il fut alors l'un des refondateurs de l'académie de Marine.

Durant toute sa carrière, Darrieus défendit la modernisation de la flotte et l'usage de nouveaux armements (notamment les sous-marins). En matière de stratégie et de tactique, disciplines qu'il enseigna à l'École supérieure de marine en 1906, il s'efforça de « remettre de l'ordre » dans la marine, alors divisée sur les méthodes à promouvoir : il tira de son cours un volume intitulé *La Guerre sur mer*, qui fut traduit en plusieurs langues. Il y préconise en particulier le combat et non le blocus pour assurer la maîtrise de la mer, et soutient l'usage du canon à grande distance. Dans l'ensemble, sa pensée, très influencée par Mahan, ne se distingue guère de celle de Daveluy; mais il n'est pas inutile de relire son plaidoyer en faveur de la réflexion doctrinale et de l'engagement des marins dans le débat stratégique.

# *La Guerre sur mer, stratégie et tactique – La doctrine (1907)<sup>1</sup>*

## **Introduction**

[...] L'heure me paraît [...] propice pour faire entendre, dans le débat passionné qui s'agite en ce moment autour des discussions éternelles sur les principes de la guerre navale, au moins une parole de marin. Il est, en effet, curieux d'observer que, parmi les nombreux avocats des deux partis adverses qui recrutent chaque jour de nouveaux stagiaires, pour juger d'un problème technique dont dépend le sort de la nation, on chercherait vainement des officiers<sup>2</sup>. À moins de démontrer, ce qui serait paradoxal, que les hommes du métier sont incompétents pour en parler, il paraît pourtant difficile d'admettre qu'ils restent seuls muets, dans un pays d'opinions comme le nôtre, sur les principes qui doivent présider à la constitution de la flotte.

Nous avons de grands progrès à faire, en France, dans la voie des mesures libérales qui, dans le champ si vaste des questions maritimes, affranchiraient définitivement la parole et la plume des marins des servitudes étroites qui les lient. Le gouvernement anglais nous donne à ce sujet un très grand exemple, comme toutes les fois, d'ailleurs, qu'il s'agit des choses de la marine. Au moment précis où, il y a quelques années à peine, on mesurait chez nous à quelques officiers, avec une extrême parcimonie et de nombreuses restrictions, l'autorisation de faire des conférences au nom de la Ligue maritime, l'amiral Charles Beresford remplissait les journaux et les salles de réunion en Angleterre de ses bruyantes revendications professionnelles, sans que l'Amirauté ait apporté une entrave quelconque à la liberté de sa pensée<sup>3</sup>. Une telle attitude se justifie par l'importance que l'Amirauté britannique a toujours attachée à l'éducation de l'opinion publique sur toutes les questions maritimes, et aussi par la notion très nette que les idées exprimées par un officier, fût-il le plus éminent, n'engagent que lui et ont tout juste la valeur qu'on veut bien leur prêter.

Sans doute faut-il attribuer en partie à notre règle constante du silence, imposé jusqu'à ce jour aux spécialistes, ce fait certainement troublant que, dans notre pays seulement, *à l'exclusion de tous les autres*, les principes directeurs sont sans cesse remis en question, et les mêmes discussions stériles reviennent périodiquement sur le tapis. Pour que les enseignements les plus indiscutables des récentes guerres navales soient interprétés en

---

1. L'ouvrage a été publié à Paris chez Augustin Challamel.

2. Les deux partis dont parle Darrieus sont les partisans de la guerre de course et les partisans de la guerre d'escadre.

3. Lord Charles Beresford (1846-1919) était amiral et parlementaire; il s'opposa avec véhémence aux réformes de l'amiral Fisher (1841-1920), premier lord de la mer de 1904 à 1910.

France autrement que partout ailleurs et souvent au rebours du bon sens, il faut croire que nous manquons de méthode<sup>4</sup>.

Peut-être aussi est-il juste d'imputer une autre part de responsabilité à l'incohérence des idées maritimes dans la marine elle-même, au désarroi des esprits, et, pour tout dire, au manque absolu de doctrine en fait de guerre navale. Il y a bien peu d'années encore, c'était devenu un lieu commun de dire : «Autant d'officiers de marine, autant d'opinions différentes sur les détails les plus infimes du métier.» [...] Cette véritable anarchie professionnelle, qui avait découragé un trop grand nombre de sympathies naturellement acquises à la marine, était due à deux causes principales : en premier lieu, la transformation si radicale opérée dans le matériel naval, au cours du demi-siècle qui vient de prendre fin<sup>5</sup>, bouleversement tel qu'on n'en saurait trouver de semblable dans les autres manifestations du progrès industriel ; en second lieu, l'absence de tout enseignement de la guerre moderne.

En réalité, on peut considérer que ces deux causes n'en font qu'une. Obéissant à une sorte de hâte fiévreuse, les constructions navales se sont modifiées au fur et à mesure des progrès industriels, sans que les conceptions diverses, démodées avant d'avoir servi, aient trouvé leur justification dans la base essentielle de toute vérité, *l'expérience*. Depuis la constitution des flottes modernes jusqu'à Tsoushima, il n'y avait eu que peu ou point de batailles navales vraiment dignes de ce nom<sup>6</sup> [...]. Ceci explique et justifie en partie l'imprécision des idées maritimes. On ne peut mieux définir ce qu'elle était il y a dix ans à peine, qu'en rappelant l'état d'esprit du haut commandement de l'Armée avant 1870. Même absence de doctrine de guerre, même méconnaissance des exigences du matériel moderne et de la conduite des forces nombreuses, même foi aveugle et néfaste dans le débrouillage sur le champ de bataille [...].

Nos désastres de 1870 nous ont du moins appris ce que valait la longue et patiente préparation à la guerre : qu'à défaut du génie d'un Napoléon, la besogne inlassable d'un de Moltke, faite de logique et de méthode, et qui ne laisse rien au hasard, pouvait conduire à la victoire<sup>7</sup>. L'armée en a fait son profit depuis l'Année terrible, pour le

---

4. Allusion au fait que la Jeune école continuait à séduire une partie de l'opinion française alors que les guerres sino-japonaise de 1894-1895, hispano-américaine de 1898 et russo-japonaise de 1904-1905 semblaient avoir donné raison aux tenants de la guerre d'escadre, parmi lesquels se range Darrieus.

5. Soit depuis l'apparition du cuirassé hauturier avec le lancement en 1859 du navire français *La Gloire* ; dès la décennie suivante, ce type de bâtiment fut contesté en raison de son coût et de sa vulnérabilité aux mines puis aux torpilles, arguments que reprit ensuite la Jeune école.

6. Ceci parce que les conflits de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle opposèrent généralement une marine puissante et une autre très faible, de sorte que leur issue était connue d'avance. Il fallut attendre la guerre russo-japonaise et la bataille de Tsoushima en 1905 pour sortir de ce cas de figure.

7. Helmut von Moltke (1800-1891) battit Napoléon III à Sedan en 1870 ; à ne pas confondre avec son neveu du même nom (1848-1916), vaincu sur la Marne en 1914.

plus grand bien du pays<sup>8</sup> : serait-ce vraiment être trop ambitieux que de souhaiter faire l'économie d'un Sedan maritime, pour obtenir un résultat aussi favorable avec la marine ?

Le même de Moltke disait à la fin de sa vie : « Nos campagnes et nos victoires ont instruit les Français, qui ont, comme nous, le nombre, l'armement et le courage. Notre force sera dans la direction, dans le commandement, en un mot dans le grand État-major. Cette force, la France peut nous l'envier, elle ne la possède pas. »

La création de l'École supérieure de guerre de la marine a eu précisément pour but de parcourir la première étape sur la route conduisant à ce grand État-major, aussi nécessaire dans la préparation à la guerre navale que dans celle à la guerre sur terre, et qu'il faudra bien aussi réaliser un jour, lorsque les esprits y seront mieux préparés, après plusieurs générations d'officiers ayant passé par l'École<sup>9</sup>. La nécessité la plus pressante est, en effet, de coordonner les idées, de passer au crible d'un examen rigoureux toutes les opinions si diverses ayant cours en art maritime, et de retenir le tout petit nombre de faits pouvant être admis comme vérités, pour jeter les bases d'une doctrine que l'avenir et un enseignement plus documenté devront peu à peu enrichir.

C'est ainsi que chacun de nous peut apporter sa contribution à l'œuvre commune qui, petit à petit, grandit et sera dans un avenir prochain assez belle pour s'imposer à tous et détruire jusqu'au souvenir des obscurités du passé [...].

—

---

8. Allusion, entre autres, à la création de l'École militaire supérieure en 1876, qui deviendra par la suite l'École supérieure de guerre, conçue sur le modèle de la Kriegsakademie de Berlin.

9. L'École supérieure de guerre de la marine fut créée en 1895 par Édouard Lockroy, ministre de la Marine. Elle contribua au développement de la pensée navale française et prépara de loin la naissance, dans l'entre-deux-guerres, de l'état-major que Darrius appelait de ses vœux.

# Castex (1878-1968)

Fils d'un général de l'armée de terre, Raoul Castex sortit de l'école navale en 1898. Écrivain prolifique, il consacra ses premiers ouvrages à la défense de l'Indochine contre le péril japonais (1904-1905), puis se concentra sur la théorie navale. À la suite de Mahan, de Daveluy et de Darrieus, il affirma le primat de la guerre d'escadre sur la guerre de course et l'importance de la bataille décisive (1909-1913). Mais l'absence d'une telle bataille pendant la Première Guerre mondiale et les exploits des U-Boote – qu'il traqua en Méditerranée – le conduisirent à réviser en partie ces dogmes. Il poursuivit ses recherches tout au long d'une carrière émaillée par des commandements au Service historique de la marine, à l'École supérieure de guerre navale et au Collège des hautes études de Défense nationale. Préfet maritime de Brest en 1935, il reçut en septembre 1939 le commandement des forces navales du Nord ; mais ses mises en garde prophétiques contre la vulnérabilité de Dunkerque du côté de la terre entraînèrent presque aussitôt sa mise à la retraite. Il n'en continua pas moins à écrire sur la stratégie jusqu'à sa mort.

De son œuvre immense et complexe, on retiendra notamment la *Synthèse de la guerre sous-marine* (1920) qui esquisse le dépassement de l'opposition entre Jeune école et mahanisme, et surtout les *Théories stratégiques* (5 tomes publiés entre 1929 et 1935, 2 tomes supplémentaires contenant des textes ultérieurs dans l'édition réalisée par Hervé Coutau-Bégarie en 1997).

Dans l'ensemble, Castex reste assez mahanien : la mission prioritaire de la marine est pour lui de détruire les forces organisées de l'adversaire. Mais il tempère cet idéal théorique en insistant sur le contrôle des communications en liaison avec les opérations terrestres ; c'est en effet à terre que vivent les peuples, de sorte que la guerre navale n'est pas à elle-même sa propre finalité. Quatre autres concepts essentiels se dégagent de sa réflexion. La manœuvre stratégique permet d'aboutir à un meilleur rapport de forces. La stratégie générale articule toutes les ressources d'une nation. Les servitudes recouvrent l'ensemble des contraintes politiques, juridiques, économiques, diplomatiques, qui pèsent sur la conduite de la guerre navale en raison de sa subordination à la stratégie générale. Il faut enfin mentionner la réaction de la terre sur mer, autrement dit l'extension au large des moyens de contrôle terrestres, qui s'est notablement accrue avec le progrès technique.

Castex reste le plus grand straté­ giste naval fran­ çais du XX<sup>e</sup> siècle. Très lu de son vivant, il a notamment influencé les choix stratégiques de la marine allemande dans l'entre-deux-guerres. Le Naval Institute américain lui a consacré un volume de morceaux choisis en 1994.

## *Synthèse de la guerre sous-marine (1920)*<sup>1</sup>

### **La « piraterie »**

[...] Nous croyons opportun d'en finir avec quelques objections qui ont été jadis formulées à propos de la guerre sous-marine allemande. Elles ont, à la vérité, plus d'importance qu'on ne le croit, car elles sont l'indice de notions militaires insuffisantes, qu'il y a lieu de redresser en vue de l'avenir.

C'est ainsi qu'on a très souvent qualifié cette guerre sous-marine de « piraterie », et ses exécutants de « pirates ». Les articles de la presse alliée, les déclarations ou discours officiels des personnages haut placés de l'Entente<sup>2</sup>, des écrits techniques même, étaient pleins de ces qualificatifs, ou d'autres du même genre, par lesquels on réprouvait avec indignation ce qui semblait un banditisme maritime, et ce que l'on assimilait aux exploits des Barbaresques du XVI<sup>e</sup> siècle. Ces expressions avaient l'inconvénient de traduire de façon puéride, un peu trop ouvertement, les sentiments que professaient à ce moment la généralité des ennemis de l'Allemagne, à savoir l'étonnement que causait ce mode de guerre nouveau, la surprise de ce moyen d'action insolite, l'impression de ne pas être prêt à y faire face, l'impuissance vis-à-vis de lui<sup>3</sup>, l'angoisse de ses résultats définitifs. Étonnés, surpris, momentanément impuissants, inquiets, ils ne trouvaient rien de mieux que de manifester leur dépit, en tapant du pied, par des injures à l'adresse de ce méchant adversaire qui méprisait les règles du « fair-play » en usant de bottes secrètes, et qui n'était pas assez aimable pour s'abstenir de ce qui pouvait nuire à ses rivaux. Ces petits accès de mauvaise humeur, renouvelant le genre des harangues chères aux héros d'Homère, étaient quelque peu enfantins ; ils étaient en outre inutiles, car de tels artifices de rhétorique n'aident pas beaucoup à gagner une guerre.

Tout d'abord, avant de jeter la pierre aux Allemands à ce propos, nous aurions dû nous rappeler que cette guerre de course à la torpille était, comme tant d'autres nouveautés de notre planète, l'application d'une idée première essentiellement française [...]. Les Allemands n'ont fait, là comme souvent, que s'approprier l'invention d'autrui. La Jeune École française ne pensait encore qu'aux torpilleurs, mais si l'effet de la torpille est

---

1. La *Synthèse de la guerre sous-marine – De Pontchartrain à Tirpitz* a été publiée à Paris par Challamel. Son sous-titre est un bon exemple de la méthode historique suivie par Castex. En effet, Pontchartrain fut le principal avocat de la guerre de course sous Louis XIV : en le rapprochant de Tirpitz, concepteur des campagnes sous-marines allemandes de 1915-1918, Castex suggère que le sous-marin est la version contemporaine du corsaire de jadis et qu'il est par conséquent susceptible de la même analyse stratégique. Le progrès technique n'implique donc pas les ruptures conceptuelles que croyait distinguer la Jeune école.

2. La Triple-Entente franco-anglo-russe.

3. En 1914, il n'existait aucun moyen de détecter et de combattre un sous-marin en plongée. Ces moyens furent progressivement découverts à partir de 1915.

indépendant du tube qui la lance, on conviendra que la guerre sous-marine allemande est bel et bien contenue en germe [dans les écrits de l'amiral Aube].

Mais, en prenant la question de plus haut que sur le point de savoir qui a imaginé ce nouveau genre de guerre, on doit reconnaître que les Allemands étaient absolument fondés à l'employer. Il y a là une question de principe qui domine tout le débat, et sur laquelle tous ceux qui ont eu ou auront à conduire une guerre doivent être unanimes. Engagée dans un conflit formidable d'où elle attendait l'hégémonie mondiale, l'ayant préparé, voulu et déchaîné, le voyant tourner contre elle et comprenant rapidement qu'elle y jouait son existence, l'Allemagne avait le devoir, pour sa cause, de mettre en jeu tous ses moyens et de demander à l'arme sous-marine de nuire au maximum à l'ennemi<sup>4</sup>. Elle devait ne pas la négliger, sous peine de commettre une faute grave de nature à lui faire perdre la partie. Elle s'en est bien gardée, comme il fallait s'y attendre de la part d'une ennemie aussi redoutable, qui suivait en cela le conseil de son principal prophète militaire, Clausewitz : « La guerre, avait dit celui-ci, est un acte de violence à l'emploi de laquelle il n'y a aucune limite. Les forces agissantes à la guerre sont les ressources matérielles dont on dispose et la force de volonté. Pour vaincre, il faut tendre ces forces à l'extrême. »

C'est bien ainsi que des belligérants déterminés ont agi au cours de l'histoire, lorsque des luttes désespérées ont mis des peuples aux prises. En outre, dans le cas présent, les Allemands appréciaient sainement la situation en assignant à leurs efforts la direction décisive : les lignes de communications maritimes des Alliés. Ils cherchaient ainsi à les frapper au point sensible, conscients du rôle primordial que ces communications jouaient dans le système militaire de leurs ennemis. L'amiral anglais Percy Scott l'avait bien écrit avant la guerre : « En guerre, tout est barbare. Le but n'est-il pas de détruire l'ennemi ? Pour y arriver, on devra l'attaquer par son point le plus vulnérable. Or, notre point vulnérable n'est-il pas notre ravitaillement en nourriture et en pétrole<sup>5</sup> ? » Puisque le sous-marin permettait de le faire, il fallait l'utiliser. Son usage répondait à cet emploi intégral des moyens sans lequel il ne faut pas attendre de vigueur dans les hostilités. En somme, on ne voit rien dans tout cela, de la part des Allemands, qui ne soit absolument correct, militairement parlant. La suppression de l'avertissement avant torpillage, qui a soulevé tant de protestations, n'est pas aussi inadmissible qu'elle l'a tout d'abord paru<sup>6</sup>. À cela les Allemands ont répondu, non sans quelque apparence

---

4. « La guerre sous-marine, la provocation de la révolution russe, étaient des coups "dans la ligne basse", parfaitement réguliers, quoique d'une nature un peu spéciale. » (note de Castex)

5. « Article de l'amiral Percy Scott dans le *Times* du 15 juillet 1914. » (note de Castex)

6. Comme l'avait annoncé Aube à propos des torpilleurs, le préavis de torpillage laissait au bâtiment attaqué la possibilité d'ouvrir le feu contre le sous-marin ; les Alliés avaient même développé à cette fin des bateaux-pièges dotés d'une artillerie bien camouflée. Dès lors, le torpillage sans préavis s'imposait.

de raison, qu'ils avaient averti une fois pour toutes les navires de ne pas s'engager dans la zone dangereuse<sup>7</sup> [...].

Nous avons dit plus haut que l'usage du sous-marin était correct, et répondait à la notion juste de l'emploi de tous les moyens. Mais il n'était logique qu'en soi, et pas à la façon dont les Allemands l'ont compris. Nous étions en effet arrivés, au terme d'une précédente étude, après avoir examiné un cas semblable, à cette conclusion que «l'emploi *intensif* et *solidaire de toutes les armes* accompagne la compréhension intégrale de la guerre<sup>8</sup>». C'est ce qui ne s'est pas produit pour l'emploi du sous-marin par les Allemands.

«Intensif», il l'a été, certes. Mais il n'a pas été «solidaire», et nos adversaires n'ont pas fait opérer «toutes leurs armes», les armes de surface soutenant l'arme sous-marine. Ils ont mené une offensive extrême, mais maladroite. Il y a eu offensive sous-marine sans liaison des armes, comme toujours quand il s'est agi de guerre de course et d'objectif commercial exclusif. Militairement, les Allemands n'ont opéré correctement qu'en partie seulement. La rectification est d'importance. C'est cette petite négligence de notre ennemi qui nous a valu de gagner la guerre sur mer, et, par conséquent, la guerre elle-même [...].

## **Le rôle des flottes cuirassées – La liaison des armes**

Avant l'apparition sérieuse des sous-marins, c'est-à-dire au cours de la première année de la guerre de 1914, les flottes cuirassées ont joué leur rôle normal, parfaitement prévu, découlant de l'expérience acquise dans les guerres du passé, où les faits s'étaient toujours déroulés de la même façon.

Les flottes ennemies s'étant, dans l'ensemble, refusées à la bataille<sup>9</sup>, les flottes cuirassées des Alliés les avaient bloquées dans leurs ports de la mer du Nord et de l'Adriatique<sup>10</sup>, les mettant ainsi hors de cause et acquérant de ce fait ce qu'on est convenu d'appeler la maîtrise de la mer, avec le sens que cette expression avait eue jusque-là. Les immenses conséquences de cette maîtrise ne sont plus à démontrer. Dans l'ordre offensif, et

---

7. Cette zone entourant la Grande-Bretagne fut notifiée aux Alliés le 4 février 1915 ; c'était la riposte allemande à la « zone de guerre » établie le 5 novembre 1914, dans laquelle les Alliés se réservaient le droit d'arrêter les navires marchands à destination de l'Allemagne.

8. Castex fait ici référence à son livre *La Liaison des armes sur mer au XVI<sup>e</sup> siècle*, paru en 1913.

9. Ce, en raison de leur nette infériorité numérique.

10. Castex force ici le trait, car les Alliés n'ont jamais procédé à un blocus rapproché des ports allemands et autrichiens, trop bien défendus. Ils se sont contentés d'un blocus à distance empêchant les bâtiments de surface allemands de sortir de la mer du Nord et les bâtiments de surface autrichiens de sortir de l'Adriatique.

pour le cas d'espèce envisagé, c'étaient la privation de la mer pour le groupe central européen<sup>11</sup>, l'arrêt presque total de ses exportations, la ruine de son commerce extérieur, l'entrave de ses importations et de ses ravitaillements du dehors, la possibilité pour les Alliés de porter la guerre au loin et d'augmenter les embarras de l'adversaire<sup>12</sup>, le maintien dans la neutralité d'auxiliaires dépendant étroitement de la mer<sup>13</sup>, etc. Dans l'ordre défensif, c'étaient, pour les Alliés, la liberté de l'usage de cette mer, la liberté de notre commerce extérieur, nos ravitaillements assurés, l'arrivée possible des renforts de troupes<sup>14</sup>, la sécurité de nos côtes et de nos ports, etc. [...].

La question a pris un aspect tout nouveau dès la fin de 1915, après la première manifestation un peu inquiétante des sous-marins ennemis, et elle a évolué rapidement à mesure que la guerre sous-marine prenait plus d'intensité<sup>15</sup>. Un trouble profond des esprits, un bouleversement complet des idées, dans le grand public et même chez les gens du métier, ont résulté de l'apparence nouvelle des choses. Cette dernière était, il faut bien en convenir, baroque et déroutante. La marine alliée semblait, sous la pression des événements, s'être divisée en deux parties complètement étrangères l'une à l'autre. L'une, la marine anti-sous-marine, la marine des torpilleurs, des patrouilleurs, des chalutiers<sup>16</sup>, des engins aériens, se révélait active, entreprenante, utile, indispensable, et occupait par ses exploits toute la scène militaire. L'autre, la marine des cuirassés, s'était réfugiée dans ses ports et rades, derrière ses filets<sup>17</sup>, paraissant oisive, inerte, inutile, bonne à supprimer pour récupérer des hommes et des canons.

Le contraste était si violent, la forme extérieure si complètement trompeuse, que l'on comprend parfaitement que beaucoup d'intelligences, même professionnelles, aient vacillé sous le choc, quand elles n'avaient pas l'appui de solides connaissances militaires, et que cette situation ait provoqué des commentaires erronés. On retrouve dans cette occasion, comme dans tant d'autres, le malheur constant de la doctrine navale, qui est d'être périodiquement perturbée par la dure épreuve de l'avènement des engins nouveaux. L'armée ne connaît pas, ou connaît moins, de telles crises intellectuelles.

L'inutilité des escadres semblait prouvée, pendant les hostilités même, à beaucoup de personnes. « À quoi donc servent ces énormes cuirassés, pour lesquels nous avons dépensé plus d'un milliard en moins de dix ans ? » s'écrie M. Guihéneuc, qui ajoute

---

11. Par « groupe central européen », Castex entend les Empires centraux, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie.

12. On songe aux opérations des Alliés dans les Balkans et au Proche-Orient contre l'Empire ottoman allié aux Austro-Allemands, ainsi qu'à la rafle des colonies allemandes d'Afrique et d'Asie-Pacifique.

13. Pays germanophiles des Balkans notamment.

14. En provenance des colonies françaises et britanniques d'abord, puis d'Amérique à partir de 1917.

15. Notamment à partir du 31 janvier 1917, date à laquelle les Allemands lancèrent la guerre sous-marine illimitée.

16. Nombre de marins-pêcheurs alliés furent mobilisés pour patrouiller les zones menacées par les sous-marins.

17. Il s'agissait de filets pare-torpilles.

à propos de la *Grand Fleet* anglaise: « Tout cela est très bien, très beau, très grand... Mais à quoi cela sert-il maintenant, sinon à manger du charbon et des munitions, à immobiliser des millions et des hommes qui trouveraient ailleurs un meilleur emploi? » Ces escadres se terrent en effet dans leurs ports. « Les sous-marins n'ont-ils pas en effet, par leur seule présence, vidé la mer du Nord des cuirassés de ligne anglais et allemands?... Les cuirassés, nouveaux et vieux, ont déserté la mer champ de bataille, l'abandonnant aux bâtiments de flottille de toute espèce<sup>18</sup>. » La thèse courante [...] nous paraît assez bien condensée dans ces citations. C'est elle que nous allons examiner.

Tout d'abord, les flottes cuirassées ne se sont pas à ce point confinées dans leurs bases devant les sous-marins. Il s'est créé à ce propos une légende qu'il convient de détruire. Dans la Méditerranée, les grands bâtiments de guerre alliés ont circulé fréquemment entre leurs différents ports, soit seuls, soit en groupes. La plupart ont été indemnes, et si quelques-uns d'entre eux y ont péri (*Léon-Gambetta*, *Triumph*, *Majestic*, *Amalfi*, *Charner*, *Gaulois*, *Cornwallis*, *Danton*), ce fut dans la majorité des cas le fait de dispositions nautiques ou militaires défectueuses que nous n'avons pas le temps de passer en revue.

Dans la mer du Nord, la *Grand Fleet*, que l'on se représentait comme toujours immobile à son mouillage de Scapa Flow<sup>19</sup>, était très souvent en mouvement, ainsi que les croiseurs qui lui étaient attachés [...]. Et il convient de noter que cette activité se déroulait dans la mer du Nord, sur un terrain des plus dangereux, à portée des routes d'aller et de retour de tous les sous-marins allemands, et dans le voisinage de nombreux champs de mines. Les pertes furent cependant insignifiantes, et elles étaient amplement rachetées par l'avantage supérieur qu'il y avait de maintenir cette flotte, grâce à cette activité, au plus haut degré matériel et surtout moral. D'excellentes dispositions de détail réduisaient d'ailleurs les risques au minimum. Les navires ne flânaient pas sur la mer; ils la parcouraient à grande vitesse, zigzaguant sans cesse, protégés par leurs destroyers placés en avant et sur les flancs. Ils mettaient leurs paravanes à l'eau quand ils parvenaient dans des régions suspectes de mines<sup>20</sup>. On cite même le cas d'un exercice qui ne fut pas interrompu par l'annonce d'un sous-marin ennemi, opérant dans le voisinage [...].

Les faits que nous venons de citer montrent que les flottes cuirassées n'ont pas été aussi inactives qu'on le prétend, et que la mer était loin d'être aussi vide de grands bâtiments qu'on l'affirme. Ils montrent aussi, incidemment, que les aptitudes du sous-marin en

---

18. Ces lignes sont extraites de *Dreadnought ou submersible* (1916), livre dans lequel Guihéneuc réhabilitait les idées de la Jeune école, validées selon lui par les enseignements de la Grande Guerre.

19. Scapa Flow est la base située dans les Orcades, au nord de l'Écosse, dans laquelle se trouvaient les cuirassés britanniques.

20. Le paravane est un engin remorqué permettant de neutraliser les mines.

tant que torpilleur sont moins grandes qu'on ne se l'imagine généralement, quand ses cibles prennent certaines précautions de navigation [...].

Examinons maintenant d'un peu plus près le reproche fait aux flottes cuirassées de n'avoir été d'aucun poids dans les événements dès que les hostilités ont pris la forme imposée par l'Allemagne. Il est tout à fait urgent d'entreprendre cet examen, pour dissiper un malentendu fait de conclusions hâtives et gros de conséquences alarmantes. Nous verrons que les escadres n'ont pas fait une guerre à part, dans un cadre vétuste, d'après une conception surannée<sup>21</sup>, mais qu'elles ont joué au contraire un grand rôle dans la guerre sous-marine, si surprenant que cela paraisse. Le raisonnement pur ainsi que quelques faits d'expérience nous le montreront très clairement.

La guerre maritime se présente sous l'aspect schématique suivant, très commode pour la suite de l'exposition. Chez l'ennemi, nous avons une masse cuirassée E, qui est inerte par système, et qui se renferme dans ses ports en vertu d'un plan préconçu, laissant à un groupe de sous-marins E' le soin d'agir contre l'adversaire, et d'agir seul, dans cette guerre de course nouvelle comme dans les anciennes. Chez les Alliés, on trouve aussi une masse cuirassée A, qui est moins inactive que l'on veut bien le dire, et qui ne demeure dans ses bases qu'en position d'attente provisoire, prête à sauter à la gorge de la masse E si celle-ci se montrait à l'extérieur. À côté de A, on trouve l'ensemble A' des bâtiments qui luttent d'ordinaire contre les sous-marins E'. Ce sont les bâtiments légers, les bâtiments de patrouille, qui surveillent les routes, escortent les convois, et se livrent même à des opérations offensives contre leurs antagonistes.

A' seul semble agir. A paraît ne rien faire. E se cantonne dans une abstention complète, laissant E' se débrouiller comme il le peut. Il ne tente pas de l'aider. Il le pourrait cependant en s'attaquant d'emblée à A, en le forçant à lui faire tête, et à rappeler pour cela certains navires qui figurent dans le groupe A' (contre-torpilleurs, sous-marins, etc.). E' serait soulagé d'autant. Ce serait une liaison des armes à forme indirecte [...]. Mais, dans toutes les guerres de course à tendance exclusive, E n'a jamais eu cure de se conduire ainsi. Il ne le fera pas davantage à notre époque, pour ne pas faire mentir la loi historique.

E pourrait encore pratiquer une liaison à forme directe, en venant par les voies les plus courtes au secours de E', en balayant de la surface de la mer ce qui le gêne, c'est-à-dire les patrouilleurs du groupe A', qui l'empêchent d'obtenir un résultat décisif. E ferait sortir dans ce but ses éléments légers de surface, contre-torpilleurs, puis croiseurs,

---

21. Allusion à la doctrine mahannienne du primat de la guerre d'escadre sur la guerre de course.

soutenus s'il le fallait par ses cuirassés. On imagine facilement ce qu'il adviendrait en pareil cas. Les patrouilleurs A' seraient enlevés en un clin d'œil par ces forces de surface, et leurs convois avec. Des navires porte-avions, protégés par cette sortie en masse, viendraient disputer la supériorité aérienne aux Alliés sur des théâtres dont ils se croient les maîtres. D'autres ravitailleraient les sous-marins, comme bases mobiles. L'action des submersibles E' serait puissamment étendue et consolidée: ils ne seraient plus des errants réduits à agir furtivement; ils auraient un soutien puissant et mobile. Tout le système de protection anti-sous-marine des Alliés s'effondrerait, sans préjudice des destructions commerciales effectuées directement par ces forces de surface E<sup>22</sup> [...].

Mais, si tentant que soit le procédé, E n'ose pas y recourir [...]. Il sait très bien qu'il risquerait, à ce jeu, d'avoir promptement à ses trousses les croiseurs d'abord, puis la masse cuirassée de A ensuite. Et c'est ce qu'il veut éviter à tout prix. Il fera bien quelques fugues occasionnelles dans le voisinage de ses bases, mais il n'ira pas plus loin. Pour le reste, E' s'arrangera. Il n'y aura pas plus de liaison des armes à forme directe qu'il n'y en a eu à forme indirecte.

Le résultat est que les chances de A' par rapport à E' ont été fort accrues, dans cette lutte journalière qui les mit aux prises, lutte dont on a uniquement parlé, et qui a si fortement accaparé l'attention générale que peu d'esprits ont su voir derrière elle l'arrière-plan militaire et le fond du tableau tactique. A' a pu attirer E' sur un terrain où il avait l'avantage de se battre avec plusieurs armes contre une seule. A' avait pour lui le canon, la grenade et la torpille des patrouilleurs de surface, la torpille du patrouilleur sous-marin, l'œil et la bombe du patrouilleur aérien, et toutes ces armes se prêtaient continuellement un appui réciproque, autour du convoi à protéger, comme nous l'avons indiqué quand nous parlions des dispositions défensives. E' n'avait que sa torpille; ce n'était pas suffisant pour venir à bout de l'armature adverse. Il lui aurait fallu le soutien du canon de E. Mais ce canon était resté loin derrière; il n'avait pas voulu suivre et il était demeuré dans ses ports, intimidé par le canon de A, croque-mitaine invisible et toujours présent. E' s'est vu petit à petit interdire les attaques généralisées au canon, à grand effet, et il a été relégué dans l'action à la torpille. D'où ses résultats imparfaits, sans sanction décisive, et son échec final.

On voit clairement, maintenant, comment était charpentée l'organisation défensive des Alliés. Le bâtiment de commerce, en dehors de son propre armement, confiait sa protection aux patrouilleurs flottants et aériens A', qui confiaient la leur à la flotte

---

22. On voit ici s'esquisser le concept de guerre des communications à la surface, sous la surface et au-dessus de la surface que les Allemands mettront en œuvre en 1940-1941, avant d'en revenir à une guerre essentiellement sous-marine en raison du départ de la Luftwaffe pour le front de l'Est et des coups portés par l'aviation alliée aux bâtiments de surface basés sur le littoral français.

cuirassée A, dont l'arme principale était le canon. Cette masse A se trouvait, en fin de compte, soutenir tout l'édifice de la guerre sous-marine et jouer ainsi un rôle énorme, que peu de personnes, même parmi les professionnels, ont nettement compris et pénétré. Le duel de A' et de E' cachait tout le reste, et la rareté des faits tangibles sur les autres scènes était bien faite pour dérouter celui qui n'avait qu'une vue superficielle de la question.

En d'autres termes, on peut dire, comme précédemment pour les mines, qu'on mène la guerre sous-marine d'autant plus efficacement qu'on est plus puissant et actif en surface. Paradoxe encore, mais apparent seulement. Ce qui précède fait suffisamment saisir qu'il n'est lui aussi qu'une expression déguisée du principe de la liaison des armes [...]. La guerre de 1914 n'a fait en somme que vérifier une notion historique bien établie, avec ce correctif qu'au lieu d'exercer la « maîtrise de la mer », le groupe A des porte-canon de haut bord, ou la masse cuirassée, n'assure maintenant que la « maîtrise de la surface<sup>23</sup> ».

---

23. Castex reconnaît ici à mots couverts que la « maîtrise de la mer » entendue au sens mahanien de « maîtrise de la surface » est maintenant insuffisante, de sorte que la guerre d'escadre et la bataille décisive ne sont plus l'alpha et l'oméga de la stratégie navale ; il faut encore avoir les moyens d'assurer l'attaque et la défense des communications sous la mer et au-dessus de la mer.

## *Théories stratégiques (1929-1935)*<sup>24</sup>

### **Les communications**<sup>25</sup>

Comment faut-il considérer la mer et sa fonction sur la planète? Pour la majorité des peuples jadis, pour certains encore aujourd'hui, elle était une ligne de démarcation, une frontière, la « fin des terres », la limite à partir de laquelle on entrait dans un monde inconnu et impénétrable. Pour d'autres, elle a été, dans un rayon plus ou moins étendu, un terrain nourricier dont ils cherchaient à se réserver le monopole. Enfin on peut l'envisager comme un chemin qui réunit, plus qu'il ne sépare, les continents, les régions les plus éloignées et les plus diverses. C'est la vraie conception, la seule qui permette de se rendre un compte exact du rôle de l'élément liquide dans les affaires humaines. Mahan l'a déjà dit: « La vérité fondamentale concernant la mer – peut-être devrions-nous dire l'eau – c'est qu'elle est le grand moyen de communication de la nature. » [...] [D'où le] célèbre aphorisme de Walter Raleigh: « Qui commande la mer commande le commerce; qui commande le commerce dispose de la richesse du monde, et en conséquence domine le monde lui-même<sup>26</sup>. » [...]

On peut donc dire que, en général, les communications maritimes ont en temps de guerre une valeur considérable quant à la tournure des hostilités. Il en résulte que leur domination est d'un prix inestimable et que c'est elle qu'il importe d'obtenir. Qui la possède maintient ces communications ouvertes pour lui et les ferme à son adversaire. La question a en effet un aspect offensif et un aspect défensif. Défensivement, celui qui maîtrise les communications conserve ses relations avec l'extérieur et la presque totalité de son courant d'échanges du temps de paix; son littoral est garanti contre les entreprises sérieuses de l'ennemi. Offensivement, il peut paralyser ou du moins restreindre dans une notable mesure les relations de cet ennemi avec l'étranger; il peut attaquer ses côtes et déployer contre lui toutes les ressources offertes par les opérations combinées. Il peut, d'une manière acceptable, surveiller ceux de ses rapports avec les neutres qui empruntent la mer.

La mission des forces maritimes n'est donc autre que la domination des communications, susceptible de fournir tous les bénéfices qu'on peut attendre de la mer. Réalisant cette situation, on aura obtenu ce que l'on est convenu d'appeler la maîtrise de la mer. Cette

---

24. Les 5 tomes des *Théories stratégiques* ont été publiés à Paris par les Éditions maritimes et d'outre-mer, puis réédités avec deux volumes additionnels par Hervé Coutau-Bégarie en 1997, à Paris, aux éditions Economica, que nous remercions d'avoir aimablement autorisé la reproduction des extraits ci-après.

25. Extrait du tome I, paru en 1929.

26. Walter Raleigh (1552-1618) fut un des plus grands marins anglais de l'ère élisabéthaine.

expression est inexacte, impropre. C'est une étiquette fautive qui peut engendrer des idées erronées. Nous ferons son procès plus loin et nous travaillerons à l'amender, à l'améliorer. Adoptons-la cependant pour l'instant, provisoirement, parce qu'elle est simple, commode pour le langage.

Il importe d'ailleurs de faire observer à ce propos que la mer, au point de vue de ces communications, n'est pas une surface d'intérêt identique en tous points, et homogène quant à son importance. Les voies maritimes ne sont pas également distribuées sur toute son étendue. Elles se cristallisent et se condensent au contraire suivant certains axes directeurs sur lesquels la densité de la circulation n'est pas la même. Un examen de ces axes fait ressortir des particularités dignes de remarque.

Il existe d'abord des « grandes communications », de larges et forts courants de transport de continent à continent, pratiqués par toutes les marines, et qui ont des aspects spéciaux et assez stables. Ces routes ont des « zones focales », comme disent les Anglais, sortes de carrefours, de passages obligés où elles se réunissent ou se croisent ; elles ont des resserrements, des parties communes, qui dépendent de la configuration des terres. Les « petites communications », artères d'intérêt local, régional ou national, viennent se greffer sur les grandes, les relier, s'y ramifier. Enfin il existe des communications particulières aux États, qui relient leurs diverses parties ; ce sont des communications côtières ou à caractère de liaison interne. Parmi elles on peut ranger le cabotage, qui constitue pour certains pays une circulation artérielle vitale au point de vue économique et qui a joué un grand rôle militaire autrefois, au temps où les communications terrestres étaient lentes et difficiles.

Dans l'examen des communications maritimes d'un pays, on doit considérer également leurs aboutissements et points de départ, c'est-à-dire les ports, qui ont une fonction non seulement maritime, mais aussi régionale, commerciale et industrielle et qui forment autant de centres de richesse, de distribution et de fabrication sur lesquels s'appuie la puissance de la nation en cause.

Tout plan d'opérations doit naturellement comporter une étude serrée des communications maritimes de l'adversaire probable ainsi que des nôtres [...].

## Révision de la notion de maîtrise de la mer<sup>27</sup>

La domination des communications maritimes permet, comme nous l'avons vu, d'agir sur l'ennemi au double point de vue économique et militaire. On peut d'abord l'utiliser en sauvegardant relativement ses transports et en paralysant, relativement aussi, ceux de l'ennemi. On profite des avantages que l'usage presque libre de la mer confère, et on en prive son partenaire par le contrôle des routes, les visites, saisies et captures au large, et même, si les conditions s'y prêtent, par le traditionnel blocus. C'est l'exploitation économique, à peu près statique. On en reste à la situation acquise, à un état de fait que des dispositions judicieuses améliorent plus ou moins.

En examinant les effets de cette façon de jouir de la maîtrise de la mer, on a souvent, par une sorte de traditionalisme, de cliché rebattu, vanté les brillants bénéfices du procédé. Ils sont, certes, incontestables, mais sont-ils décisifs? Offrent-ils la possibilité de briser rapidement la volonté de l'adversaire? Tout dépend des caractéristiques qu'offre celui-ci.

On peut concevoir, comme premier cas extrême, celui de belligérants insulaires ou semi-insulaires, sur lesquels la privation ou la sévère restriction des communications maritimes aurait des effets capables d'assurer par eux-mêmes la décision au bout d'un temps relativement court. Ce cas est assez rare.

C'est du moins celui de l'Angleterre. Au début de ce siècle, ce pays consommait annuellement 90 millions d'hectolitres de grains, pour des usages alimentaires et industriels, et n'en produisait que 18 millions. Il importait chaque semaine pour 3 millions de livres sterling de denrées alimentaires, réparties sur 600 navires. Ses ressources étaient représentées pour les quatre cinquièmes par son commerce maritime. On conçoit ce qui serait arrivé, à très brève échéance, dans l'éventualité de l'interruption de ses communications par mer. Les écrivains militaires et navals anglais exprimaient à ce sujet de vives inquiétudes, et bâtissaient sur ce thème des développements pessimistes. Hypothèse toute gratuite d'ailleurs, qui n'a jamais pris de forme réelle; les sous-marins, seuls, sont parvenus à créer une situation qui, pour si grave qu'elle ait été, restait encore loin de celle-là. On peut faire la même observation pour le Japon.

L'Italie, longue péninsule, mal pourvue d'attaches économiques commodes avec le continent, dotée de ressources minières et agricoles insuffisantes, ayant à nourrir une population surabondante, souffrirait passablement de la perte des routes de mer.

---

27. Extrait du tome I, paru en 1929.

La paralysie du cabotage, en particulier, serait pour elle une gêne sérieuse. Mais enfin sa situation en pareil cas ne serait nullement désespérée comme celle de l'Angleterre.

Pendant la guerre de Sécession, le blocus des Fédéraux, pourtant très rigoureux, n'aurait pu réduire à lui seul le Sud, économiquement insulaire<sup>28</sup>.

Lorsque l'adversaire touche à la terre par une étendue respectable de frontières, et qu'il confine à des pays neutres qui peuvent assurer, partiellement au moins, sa respiration extérieure, on ne peut espérer le terrasser en se bornant à le couper de la mer. Il en était ainsi de l'Allemagne et de l'Autriche pendant la guerre de 1914. La guerre économique à base de maîtrise de la mer dirigée contre elles est restée longtemps inopérante : à la fin de 1916 encore, ses résultats, bien que sensibles, n'étaient pas foudroyants comme on l'espérait. La contrebande des neutres, de la Hollande et des pays scandinaves surtout, fonctionnait à plein, et ajournait la décision à une date indéterminée. Ce ne fut qu'après l'entrée en guerre des États-Unis que les affaires changèrent de tournure, et que le blocus se resserra sérieusement au moyen du système du contingentement des neutres<sup>29</sup>. De sorte que si l'arrêt du trafic par mer réalisé par les Alliés a, pendant la plus grande partie de la guerre, beaucoup gêné les puissances centrales et contribué ainsi à leur défaite, il n'aurait jamais amené à lui seul une rupture d'équilibre définitive<sup>30</sup>.

Celui qui se bornera à l'utilisation économique de la maîtrise de la mer vis-à-vis d'un adversaire continental se trouvera dans un cas analogue, et souvent même plus défavorable. Car si les puissances centrales de la guerre de 1914 communiquaient avec quelques nations extérieures, que l'Angleterre, d'ailleurs, bloquait géographiquement, elles étaient entourées sur le reste de leur périphérie d'une muraille presque étanche les séparant d'États hostiles. Elles ne disposaient, après tout, que d'une fenêtre à demi ouverte sur le dehors. Peut-on se bercer de l'espoir d'opérer toujours dans des conditions aussi favorisées, et de pouvoir stranguler son ennemi à ce degré ? Certainement pas, et il est fort possible qu'on n'atteindra jamais, en matière économique, les résultats constatés dans la dernière guerre, eux-mêmes très au-dessous de ce qui eût été nécessaire pour obtenir une décision rapide.

---

28. En effet, les Confédérés recevaient l'essentiel de leur alimentation des régions situées à l'ouest du Mississippi. Pour les affamer, les Nordistes ont donc dû prendre le contrôle de ce fleuve, action à laquelle participa la marine, mais qui impliqua aussi de gros effectifs terrestres.

29. C'est-à-dire le fait de ne laisser arriver dans leurs ports que les denrées strictement nécessaires à leurs besoins, afin d'empêcher route réexportation vers l'Allemagne ou l'Autriche-Hongrie. Ce contingentement supposait la coopération des États-Unis, qui commerçaient beaucoup avec les pays neutres.

30. Les Austro-Allemands ont partiellement compensé les effets du blocus allié par les conquêtes territoriales qu'ils ont faites sur la Russie et par le recours aux produits de synthèse. Ils n'en ont pas moins souffert de la faim, dont le bilan avoisinerait le million de morts. La situation fut pire encore dans l'Empire ottoman.

Dans ces conditions, qui sont celles de la plupart des conflits, la maîtrise de la mer fournira des effets incomplets si on s'en tient à dominer les routes maritimes avec la seule pensée d'interdire à l'adversaire de les utiliser pour son commerce et ses ravitaillements, tandis que l'on s'en servira soi-même pour le même objet. Il faudra très fréquemment, pour précipiter la décision, pour le tenter tout au moins, agir plus dynamiquement, en exploitant le pouvoir de mer dans un sens plus étendu, en attaquant les côtes de l'adversaire et en recourant même à des opérations de grande envergure destinées à envahir le sol ennemi. On tirera ainsi de la maîtrise de la mer, dans l'ordre militaire et plus seulement dans l'ordre économique, les bénéfices qui en sont la consécration.

Ceci revient à faire coopérer la force navale aux opérations terrestres, à la faire agir en liaison avec les armées, en permettant à celles-ci d'atteindre leur objectif propre. On ne saurait s'étonner d'être conduit à cette coopération, car le succès des opérations terrestres est après tout ce qui importe le plus. L'avantage qu'on y obtient est le seul susceptible de faire avancer les affaires. La victoire de l'armée de terre est la seule véritablement décisive, car elle a pour sanction l'occupation du territoire de l'ennemi, la ruine définitive de sa puissance et l'obligation pour lui de se reconnaître battu. Aussi le pouvoir de la mer est-il surtout intéressant dans la mesure où il contribue à la victoire sur terre ; il ne procure à lui seul la victoire totale que dans des cas exceptionnels.

L'Angleterre elle-même, tout imbuë qu'elle soit du préjugé naval et de la conviction que la maîtrise de la mer suffit à tout régler en ce monde, a dû cependant envisager l'exploitation terrestre de cette maîtrise lorsqu'elle a été aux prises avec un adversaire continental. Elle a senti l'impuissance dans laquelle se trouve, dans ce cas, le dominateur de la mer lorsqu'il ne s'attaque pas à la terre et qu'il se borne à arrêter la circulation de l'ennemi sur l'eau, à paralyser son commerce et à le couper de quelques colonies lointaines. Nelson, qui se trouvait en 1796 dans le golfe de Gênes, au moment même où Bonaparte remportait ses éclatantes victoires en Italie, s'écriait amèrement : « Il est à regretter, pour nous autres Anglais, que ce ne soit pas sur mer que se décide le sort des empires. » Plus près de nous, Corbett n'a pas hésité à déclarer : « Du fait que les hommes vivent sur la terre et non pas sur la mer, l'issue des grandes guerres entre les nations a toujours résulté, sauf dans des cas très rares, soit de ce qu'une armée peut faire contre le territoire ou la vie nationale de l'ennemi, soit de la crainte des possibilités qu'une flotte peut donner à l'armée pour entreprendre contre ce même territoire et cette même vie nationale<sup>31</sup>. » Aussi l'Angleterre a-t-elle fini par appliquer cette conception

---

31. Sir Julian Corbett (1854-1922) est l'auteur de *Some Principles of Maritime Strategy* (1911), dont est extraite la présente citation.

en participant vigoureusement aux luttes sur terre, en Espagne, à Anvers et à Waterloo sous le Premier Empire ; en France, aux Dardanelles, à Salonique, en Mésopotamie et en Palestine pendant la guerre de 1914. En ces circonstances, son pouvoir de mer lui a principalement servi à trouver un point d'application judicieux à l'effort terrestre qu'elle estimait, bien qu'à contrecœur, absolument indispensable de déployer pour aider ses alliés du continent.

L'exploitation de la maîtrise de la mer, envisagée de la sorte, conduit à penser que la coopération de l'armée et de la marine est la règle du cas normal, et cela en vertu du principe de l'unité de la guerre. À cause de cette unité, il n'y a pas seulement une stratégie terrestre et une stratégie navale, mais aussi une stratégie générale, qui les dépasse toutes deux en les coordonnant. C'est elle qui unit, au plan supérieur, l'action des armées et des flottes toutes les fois que les deux types de forces doivent entrer simultanément en jeu.

Envisagées avec cette préoccupation, les relations qui doivent exister entre l'armée et la marine ressemblent singulièrement à celles qui unissent sur terre l'infanterie et l'artillerie. De même que, à terre, l'infanterie est la « reine des batailles », l'armée est la reine de la stratégie générale. Tout doit être rapporté à elle, parce que ses succès, tout comme l'avance de l'infanterie sur le terrain, caractérisent et matérialisent la prépondérance de son parti. Par contre, dans bien des cas, la marine est à l'armée ce que l'artillerie est à l'infanterie : un soutien indispensable pour lui permettre de conquérir ses objectifs<sup>32</sup>.

Il ne doit donc y avoir en stratégie pas plus de particularisme d'arme entre l'armée et la marine qu'il n'y en a en tactique entre l'infanterie et l'artillerie. Chacune doit savoir, le cas échéant, faire passer ses exigences après celles de l'autre si l'intérêt général le comporte. Elles se soutiendront mutuellement. Dans les plans d'opérations, la priorité des objectifs, notamment, sera réglée par des considérations de cette sorte. Si la situation commande que tout soit sacrifié aux buts de l'armée, la marine s'effacera, ou inversement.

Le siège de Port-Arthur par les Japonais [en 1904-1905] est un illustre exemple de cette liaison bien comprise. Ce siège, entrepris avant mise hors de cause des armées de campagne ennemies, était peut-être une faute au regard de la seule stratégie terrestre, et plusieurs auteurs se sont abondamment étendus sur ce point. Mais il était instamment demandé par la marine, qui voyait en lui le moyen de détruire l'escadre

---

32. Allusion à la formule popularisée par le général Pétain pendant la Grande Guerre : « L'artillerie conquiert, l'infanterie occupe. » La transposition qu'en fait Castex est à rapprocher de la maxime de Sir Edward Grey, ministre anglais des Affaires étrangères au début du XX<sup>e</sup> siècle : « L'armée britannique est un obus tiré par la Navy. »

russe enfermée dans ce port. L'armée répondit à l'appel de la marine. Elle se sacrifiait, mais en apparence seulement. Car ce que la marine poursuivait par la destruction de l'escadre russe, ce n'était pas un succès personnel, mais la maîtrise de la mer à seule fin de sauvegarder les communications de l'armée, et par conséquent la victoire définitive<sup>33</sup>. On voit à quelle interpénétration et à quelle liaison intime armée-marine conduit la saine appréciation des nécessités de la stratégie générale.

Dernière conséquence: l'armée et la marine doivent avoir l'habitude du travail en commun, toujours comme l'infanterie et l'artillerie. Chacune des deux armes doit avoir une connaissance suffisante de l'organisation, de la technique, des nécessités, des possibilités et des procédés de combat de l'autre.

Il faut enfin mentionner un dernier cas d'hostilités, antipode de celui de l'Angleterre. C'est celui où on aurait à lutter contre un adversaire tel que la Russie, par exemple, constitué par une masse terrestre énorme, pourvue d'immenses ressources, utilisant peu la mer et capable de vivre sur son propre fonds pendant un temps indéfini. Telle est aussi, à peu de chose près, la situation des États-Unis, continent à eux seuls. Contre un tel ennemi, il tombe sous le sens que la domination de la mer, entendue d'une manière exclusivement économique, est encore plus vaine que lorsqu'il s'agit de l'adversaire continental « moyen » tel que celui qu'on peut rencontrer en Europe.

Ce cas mérite une certaine considération, parce que l'une des nouveautés intéressantes de notre époque est l'impossibilité dans laquelle, plus encore que par le passé, se trouve le maître de la mer lui-même, malgré sa situation d'ensemble privilégiée, de garantir absolument ses communications maritimes. Il lui faudra s'attendre à ce que ses transports aient passablement à souffrir de nombreux risques de surface, sous-marins ou aériens. Témoin la guerre de 1914 [...].

On peut donc penser que les belligérants de l'avenir estimeront à leur juste valeur les communications terrestres, et qu'ils les utiliseront, le maître de la mer aussi bien que les autres, pour ne pas dépendre uniquement des communications maritimes. Les chemins de fer transcontinentaux et coloniaux, notamment, verront leur importance accrue. Le rail n'abdiquera pas, militairement sinon économiquement, devant le bateau. Les nations formant un bloc continental autonome et indépendant seront ainsi placées dans une position très favorable, pouvant menacer et gêner les communications d'un ennemi maritime en ne risquant rien pour les leurs, rejetées à l'intérieur des terres.

---

33. Rappelons qu'en 1904-1905 l'armée japonaise opérait en Mandchourie et n'était donc reliée au Japon que par la mer.

Cette particularité stratégique, plus accusée aujourd'hui qu'autrefois, n'a pas échappé à ceux des Allemands de nos jours qui seraient heureux de voir leur pays entrer dans un système politique germano-russe réservé d'après eux au plus brillant avenir. C'est ainsi que le professeur Oswald Spengler a prétendu, dans une conférence faite à Wurtzbourg en février 1924, que le grand fait des temps présents était l'ébranlement de la puissance de l'Angleterre, fruit de la diminution du rôle de la puissance navale dans les conflits futurs, dans ceux au moins dont il se plaisait à évoquer la perspective. Spengler, hanté par la possibilité d'une coalition germano-russo-asiatique [...], pose en principe que si la suprématie des Anglais, d'essence uniquement navale, basée sur la domination des routes de mer, a régné sans conteste au XIX<sup>e</sup> siècle, l'avenir appartient maintenant au maître des grandes lignes transcontinentales. Pour lui, les voies d'invasions seront dorénavant celles autrefois suivies sur les continents par les grands conquérants, et elles auront l'avantage d'être indépendantes de toute influence maritime<sup>34</sup>. Il voit même les maîtres de la terre affranchis de la mer au point de rééditer le blocus continental à l'égard de l'Angleterre, et de lui fermer ses débouchés sur une échelle autrement vaste que jadis.

La thèse contient quelques exagérations [...]. Mais il y a dans le raisonnement de Spengler un fond de vérité, à savoir l'impuissance de la maîtrise de la mer pour le cas qu'il envisage, si elle se borne à l'interruption des communications maritimes. Dans cette circonstance, véritable conjoncture-limite, il faudra, plus encore que dans les autres, combattre l'adversaire sur terre, et la puissance navale devra se proposer avant tout de seconder les armées engagées dans ces conditions<sup>35</sup> [...].

Le terme même de maîtrise de la mer donne l'impression que celui qui en est le bénéficiaire jouit du merveilleux privilège de posséder pour lui seul l'immense étendue des océans, de l'entourer d'une sorte de barrière dont il met la clef dans sa poche, et d'en bannir totalement les autres usagers du temps de paix. De nombreuses personnes non initiées ont en effet cette conception, qui engendre dans les conversations courantes une infinité de malentendus.

Une telle situation est évidemment du domaine de l'utopie. Pour la réaliser partout, toutes les flottes du monde réunies ne suffiraient pas. En outre, il faut compter avec les

---

34. Ce point de vue avait déjà été développé en 1904 par le géographe britannique Sir Halford J. Mackinder dans sa célèbre conférence « The Geographical Pivot of History ». Mackinder soutenait que la Russie, maîtresse de la « région-pivot » ou *Heartland* eurasiatique, pourrait développer un système ferroviaire lui permettant de frapper dans toutes les directions ; elle retrouverait ainsi la puissance qu'avaient eue autrefois les empires des steppes huns, turcs et mongols. Cette thèse influença par la suite les géopoliticiens allemands partisans de l'alliance germano-russo-japonaise, tel Karl Haushofer (1869-1946), auquel le philosophe Oswald Spengler (1880-1936) emboîte le pas dans la conférence citée par Castex.

35. C'est ce qui se passera durant la Seconde Guerre mondiale : face à une Allemagne maîtresse de presque toute l'Europe occidentale, les puissances maritimes anglo-saxonnes apporteront une aide massive à l'armée Rouge, puis débarqueront leurs armées de terre sur le littoral ennemi.

neutres, qui ne se laissent pas facilement évincer de la circulation. Le théâtre d'opérations maritimes, à l'inverse du théâtre terrestre, est en effet un terrain constamment parcouru par des tiers étrangers au conflit.

La maîtrise de la mer n'est donc pas absolue. Elle est simplement relative, incomplète, imparfaite [...]. D'une façon générale, on est surpris, en lisant les guerres du passé, de voir avec quelle facilité des navires ou des groupes du belligérant le plus faible parviennent, malgré la supériorité considérable de l'ennemi, à sortir, à circuler sur mer, à agir de façon hostile, etc. Sans doute très souvent leurs jours sont comptés, et l'aventure finit mal. Mais enfin ces éléments réussissent à tenir la scène assez longtemps. Certes, en réfléchissant, on comprend qu'une bataille, quelque décisive qu'elle puisse être, ne se solde pas par la destruction totale de tous les navires de l'adversaire; que celui-ci, dans une guerre longue, parvient à reconstituer ses forces; que les blocus ne sont pas hermétiques; que la mer est très grande et que l'on met longtemps à atteindre celui qu'on poursuit. Le phénomène est néanmoins singulier [...].

Mais ces considérations ne visent que l'ancienne guerre de surface. Il faut les étendre aux conditions actuelles. Que vaut à notre époque l'expression de maîtrise de la mer? Encore moins qu'auparavant, car des esprits chagrins ne manqueront pas de faire remarquer – et c'est bien là le reflet du malaise d'après-guerre – qu'on est mal venu à se prétendre maître de la mer quand on ne peut interdire à son ennemi sous-marin, qui dispose des profondeurs, la possibilité de se mouvoir à son aise dans cet élément et quand l'ennemi aérien survole impunément l'élément liquide en se riant du prétendu dominateur de cette mer [...].

À notre époque, la maîtrise de la mer signifie le contrôle des communications essentielles de surface. La mission des forces maritimes est d'obtenir ce contrôle et de travailler, avec le concours des forces terrestres, à son exploitation économique et militaire, dans le cadre de la guerre générale.

### **Généralités sur la manœuvre stratégique<sup>36</sup>**

La manœuvre stratégique est une particularité intéressante de la conduite des opérations. C'est un procédé, un moyen dont elle dispose pour améliorer à son profit les conditions de la lutte, pour multiplier le rendement des efforts et pour obtenir de plus grands résultats, soit dans le duel des forces principales elles-mêmes, soit au

---

36. Extrait du tome II, paru en 1930.

bénéfice de servitudes extra-maritimes jugées particulièrement importantes. Il est donc nécessaire de consacrer une étude spéciale à ce mode d'action.

Les écrivains militaires ont caractérisé la manœuvre de diverses manières. Manœuvrer, c'est faire le nombre, disent les uns. C'est agir du fort au faible, disent les autres. Suivant une autre équivalence, ce serait opérer en forces sur le point décisif. C'est organiser l'effort, dit-on encore. Je crois que la formule suivante pourrait être avantageusement retenue : manœuvrer, c'est se remuer intelligemment pour créer une situation favorable [...].

Présentée ainsi, la manœuvre apparaît comme le summum de l'art. C'est la partie divine du métier, celle qui fait appel à tous les trésors de l'esprit, à l'intelligence, à l'imagination, à la volonté et aux connaissances. Reste à voir comment on peut la concevoir et quels sont ses éléments constitutifs.

En pratique, aucune impulsion instinctive ne pousse à la manœuvre stratégique, bien au contraire. Offensivement, le premier mouvement est d'attaquer l'ennemi partout où il a des forces et des intérêts, en répartissant proportionnellement à ses moyens ceux dont on dispose. Dans la défensive, on est également porté à céder au même désir, pour protéger tout ce qui est menacé par l'adversaire, en dosant ses ressources, encore une fois, d'après celles que cet adversaire consacre à ses entreprises. Beaucoup de guerres du passé offrent des exemples de cette façon de faire appliquée d'une manière continue. Ce furent en général celles dans lesquelles les résultats obtenus ont été des plus médiocres.

Cela se conçoit. Il faudrait, pour qu'il en fût autrement, avoir la supériorité des forces sur tous les points à la fois, ce qui implique une supériorité d'ensemble rarement réalisée. Dans le cas plus normal où les moyens sont comparables, rien de décisif ne peut sortir à première vue de ce procédé. La solution interviendra d'après la brutale somme algébrique des résultats obtenus en chaque lieu, et cela d'après le hasard, la valeur des exécutants et les conditions dans lesquelles ils opèrent. Les revers survenant d'un côté compenseront fréquemment les succès atteints de l'autre. En cas d'infériorité générale, l'effet de cette répartition équitable sera probablement la défaite partout.

Si donc on veut, surtout quand on opère offensivement, prétendre à une décision, il faut trouver autre chose que cette distribution homogène de forces, que cette dispersion en un cordon impuissant, dont la symétrie et l'égale densité caractérisent précisément l'absence d'inspiration, de facultés créatrices et d'intelligence chez le chef.

On y parviendra si l'on observe qu'il est extrêmement rare que tous les points du dispositif de l'ennemi aient pour lui la même importance, et que, le plus souvent, il en existe un qui présente pour cet ennemi un intérêt particulier, soit parce qu'il est le centre de sa puissance ou de ses richesses, soit parce que sa perte le mettrait en état d'infériorité grave, compromettant pour lui l'issue de la campagne. Il en résulte que toute action victorieuse en cet endroit placera promptement l'adversaire dans une situation critique et que c'est de là que peut sortir la rupture d'équilibre. Ce point commande tout le reste. C'est lui qu'il faut attaquer. C'est avant tout en cet endroit qu'il faut être le plus fort. En considérant attentivement les divers aspects de la situation initiale, généralement très complexe, on voit dans ce cas se révéler un objectif principal, qui s'impose avec force à l'esprit [...].

Corrélativement, il y aura, à côté de l'objectif principal, des objectifs secondaires, qui seront, soit des forces ennemies considérées comme moins importantes en elles-mêmes, soit des forces ennemies placées sur des théâtres secondaires [...].

La manœuvre est une œuvre créatrice par excellence. «Créer une situation favorable», dit la définition proposée. La manœuvre prétend modifier ou déterminer le cours des événements, dominer le destin et ne pas s'abandonner à lui, engendrer et faire naître le fait. Mais cette création ne s'opérera pas toute seule. L'ennemi n'y apportera pas son concours, bien au contraire. La réalisation de la situation favorable à l'égard de l'objectif principal ne peut être que notre fait. Il nous appartient de susciter les conditions cherchées. Ceci exige impérieusement que nous possédions et même que nous prenions d'emblée l'initiative des opérations. On ne mène pas une manœuvre en subissant la volonté ennemie et en acceptant la loi du hasard.

Pour attaquer l'objectif principal, ou pour figurer sur le théâtre principal avec des chances de succès, il faut des moyens. Nous devons en conséquence étoffer convenablement le groupe qui sera chargé de cette besogne et constituer à cet effet une masse. Dans ce but, nous rassemblerons le plus de forces possible, de toutes les catégories en mettant en œuvre toutes les armes. «Trop fort n'a jamais manqué», dit un vieux dicton de marin [...].

Mais nous serons vite arrêtés dans cette voie de l'accroissement si désirable de notre masse principale. Nous n'avons pas une quantité indéfiniment extensible de moyens; le total de nos forces est strictement limité. En conséquence, celles dont nous voulons augmenter la masse principale devront être prélevées ailleurs. Où? Sur qui? Évidemment sur nos groupes qui sont placés en face des objectifs secondaires ou situés sur des théâtres secondaires. Nous économiserons sur eux pour garnir notre groupe de

choc. Le maximum ici, le minimum là-bas. Pour arriver à nos fins, nous pratiquerons l'économie des forces [...].

Quand on est rendu à ce point de l'organisation de la manœuvre, quand on a choisi un objectif principal, disposé des moyens en conséquence, réuni une masse, réparti les missions, etc., on a amorcé une transformation radicale des conditions initiales dans lesquelles se présentait la situation. Au lieu de l'ensemble gélatineux, invertébré et sans forme, au lieu de la distribution homogène, symétrique et dépourvue d'inspiration que l'on avait autrefois, on a un arrangement dissymétrique, désaxé, orienté dans une direction préconçue, voulue par l'esprit qui meut les forces et la matière. Suivant la formule connue, ces forces sont à présent montées en système, et le trait essentiel de ce système est précisément cette dissymétrie, nettement opposée à la symétrie d'antan. L'intention manœuvrière se caractérise en effet, toujours, par la dissymétrie des dispositions et des prévisions [...].

La sûreté est [...] l'âme de la manœuvre, et ce n'est que lorsqu'elle est obtenue que l'on peut prétendre à posséder sa liberté d'action, en raison du lien intime qui existe entre les deux notions. C'est là un principe fondamental. La sûreté est l'une des bases essentielles, l'une des conditions nécessaires à la liberté d'action. Les forces secondaires ont donc pour mission capitale d'assurer la sûreté [...].

Si l'on n'a pas, matériellement parlant, de quoi fixer les forces ennemies que l'on veut tenir à l'écart, il faudra être au moins prévenu à temps de leur arrivée. La sûreté nécessite donc un minimum de renseignements.

La surprise confère des avantages considérables et doit être recherchée. C'est un maître atout pour la réussite de la manœuvre. Cette surprise exige d'abord la conservation classique et obligatoire du secret des projets et des dispositions [...].

Il est enfin particulièrement désirable de bénéficier de la liaison des armes en les faisant participer toutes aux opérations décisives que doit entreprendre la masse principale. Ceci impose pour ces opérations, en ce qui concerne les sous-marins et les appareils aériens, des conditions de moment et de lieu auxquelles il n'est pas toujours commode de satisfaire. La géographie intervient ici à un haut degré [...].

L'aboutissement logique de la manœuvre ne peut être que l'affirmation d'une supériorité sur le point choisi [...]. Pas de manœuvre sans bataille au bout, immédiate ou différée. Toute manœuvre qui ne respecte pas cette obligation est vaine et sans intérêt. La guerre n'est pas un prétexte à ne faire que de la cinématique. Elle exige l'acte de force [...].

## Réaction de la terre sur la mer<sup>37</sup>

[...] L'influence de la géographie dans la guerre navale se fait sentir avant tout dans le domaine des communications maritimes. Elle affecte la lutte des forces organisées, d'abord indirectement du fait de son action sur les communications, puis directement en ce qui concerne les bases et positions, les facilités de mouvement et les possibilités de réunion des forces. Elle se modifie avec le temps et le progrès technique, mais également pour tous. En outre, le handicap positif ou négatif qu'elle constitue pour chaque belligérant, à une époque déterminée, peut être accru ou diminué par la situation de ses forces mobiles, en nombre et en valeur, et par l'usage plus ou moins heureux qu'il sait en faire.

Au fond, pour ce qui nous occupe, l'influence de la géographie n'est pas autre chose que la réaction de la terre sur la mer. Au point de vue stratégique, tout se passe comme si la terre débordait sur la mer, comme si les continents déteignaient sur les océans, s'épandaient sur eux, à la façon de l'huile.

C'est une notion de cet ordre, celle des facilités que peut donner la terre à certains belligérants, qui nous a amenés [...] à parler de « commandement » de la mer dans les régions envisagées. On s'est aussi servi, pour caractériser cette situation, d'expressions telles que « zone de contrôle », ou « zone d'influence », ou « zone de prépondérance », toutes formules qui traduisent plus ou moins heureusement la réaction de la terre sur la mer. Et pourtant, au premier abord, l'esprit a quelque peine à les admettre, elles et la conception dont elles dérivent. Contre elles s'insurge et proteste l'idée de la prééminence de la force organisée, qui n'admet pas que la géographie porte une telle atteinte à la royauté de cette force. Si la mienne est supérieure à celle de l'ennemi, quand j'irai avec elle dans la zone en question, l'ennemi n'aura qu'à rentrer dans ses ports et à s'y terrer. Comment, alors, parler de sa « prépondérance » dans cette zone, puisque c'est moi qui y régnerai en souverain maître ? Tel sera bien, en effet, l'état des choses pendant un certain temps. Mais, au bout de ce temps, il me faudra revenir à mes bases pour m'y ravitailler, m'y réparer, m'y caréner. Si ces bases sont mal placées et trop éloignées de la zone considérée, si la géographie m'est défavorable, je serai absent pendant un temps notable. Dès que j'aurai tourné les talons, l'ennemi, qui est chez lui, à pied d'œuvre, et qui a des facilités que je n'ai pas, reparaitra sur le théâtre de la lutte et y sera le maître pendant toute la durée de mon absence. Même en ma présence, il pourra se permettre des opérations qui lui auraient été interdites sans cette complicité de la terre, des rivages, des fonds, etc. Il aura des possibilités

---

37. Extrait du tome III, paru en 1931.

qui me sont refusées. C'est dans ce sens qu'il faut entendre les termes de « contrôle » et de « prépondérance ».

La réaction de la terre sur la mer n'est donc pas un vain mot. Autrefois, au temps de la marine à voiles, la flotte supérieure en forces pouvait maintenir sa situation prééminente, même sur les côtes d'un belligérant avantagé géographiquement, beaucoup plus longtemps qu'à présent. Elle n'était pas bridée comme aujourd'hui par des considérations de rayon d'action. Sa maîtrise avait un caractère plus permanent. Il suffit de penser aux flottes anglaises de la Révolution et de l'Empire pour en évoquer l'image<sup>38</sup>.

En outre, dans la suite des temps, des engins nouveaux ont fait leur apparition, qui ont leur pleine efficacité au voisinage de la côte et des bases qui s'y trouvent placées, en opérant soit de jour, soit de nuit. Tels les lance-torpilles de surface, comme le torpilleur ou le MAS italien<sup>39</sup>. Tels les sous-marins. La flotte ennemie, même si elle est supérieure en surface, courra de ce fait des risques supplémentaires si elle s'approche trop des rivages de son antagoniste. Elle s'en écartera généralement, comme s'il émanait d'eux une puissance répulsive particulière. Torpilleur et sous-marin ont certainement renforcé la réaction de la terre<sup>40</sup>.

On peut faire la même observation pour l'aviation, vu le rôle prépondérant joué par l'aviation côtière. Celui qui tient la terre est avantagé dans l'air ; son adversaire ne peut riposter qu'incomplètement au moyen de porte-avions.

Il en est de même des mines. On mouille les mines par petits fonds, ou par des fonds limités. Or, en général, les faibles profondeurs se trouvent au voisinage de la terre, ainsi que M. de la Palisse lui-même aurait pu le dire. C'est donc près de la terre que la flotte maîtresse du large aura le plus de chances de rencontrer des mines, d'éprouver des avaries et de voir sa liberté d'action paralysée. Même état de choses en ce qui concerne les obstructions<sup>41</sup>.

Par conséquent, la force organisée prééminente, dont nous examinons ci-dessus l'attitude dans une région à « prépondérance » géographique ennemie, est maintenant

---

38. De 1793 à 1814, la Royal Navy maintint un blocus quasi permanent des côtes françaises.

39. Les MAS (*Motoscafi Anti-Sommergibile*) étaient des vedettes lance-torpilles initialement conçues pour lutter contre les sous-marins, mais tout aussi redoutables contre les navires de surface. Vu leur faible tonnage et leur faible tirant d'eau, ces bâtiments, comme les torpilleurs et les sous-marins de l'époque, pouvaient s'embusquer dans les échancres du littoral et étaient donc d'excellents garde-côtes.

40. « Aussi, à l'avènement du torpilleur, voit-on la jeune école française inventer, un peu hâtivement, une « guerre de côtes » destinée dans sa pensée à remplacer dorénavant la « guerre du large ». L'accroissement soudain de la réaction de la terre avait quelque peu troublé les esprits. » (note de Castex)

41. Obstacles – souvent de vieux navires coulés intentionnellement – empêchant ou gênant la navigation en un point donné, généralement une passe donnant accès à un port.

handicapée dans cette zone par ses soucis de ravitaillement, par les torpilleurs, les sous-marins, l'aviation et les mines de l'adversaire. Elle est dans une situation beaucoup moins brillante que par le passé. La terre réagit davantage contre elle. Son action est diminuée, plus difficile à exercer. L'ennemi peut davantage lui faire échec par les moyens de la terre.

Pendant la dernière guerre [1914-1918], tout s'est passé pour les Anglais, en mer du Nord, comme si les rivages allemands s'étaient avancés jusqu'au milieu de cette mer. Les Anglais n'ont pu appliquer leur formule séculaire et « reporter leur frontière aux côtes de l'ennemi<sup>42</sup> ».

On ne le pourra pas davantage à l'avenir, du moins en permanence, impunément, et avec des unités de ligne. Avec celles-ci, on devra procéder par raids rapides et discontinus, en prenant les précautions connues. Seules les unités de tonnage faible ou modéré hériteront en partie de la situation favorisée de jadis. Si l'on n'est pas totalement paralysé, on sera néanmoins considérablement gêné et tenu à des procédés d'exécution spéciaux.

Enfin, si bizarre que cela puisse paraître, la terre joue maintenant un rôle plus grand qu'autrefois dans les opérations. Ceci est vrai notamment en matière de transmissions, parce que c'est à terre que se trouvent placés les moyens d'exécution les plus puissants, sous la forme des grandes stations de TSF, auxquelles on fera constamment appel pour assurer les liaisons intéressant les bâtiments. Ce n'est qu'à terre que pourront fonctionner convenablement les organes spéciaux d'interception, de radiogoniométrie, d'émissions destinées aux sous-marins. La terre prendra également une part très importante au fonctionnement du service des renseignements, parce que ce n'est que là que l'on pourra effectuer dans des conditions satisfaisantes les opérations essentielles de ce service (centralisation générale des informations, étude de la presse, cryptographie, service secret, interrogatoires, exploitation des sources extra-militaires, etc.). Pour la diffusion rapide du résultat de cet attirail et de ces méthodes modernes, on devra recourir encore aux grands postes de TSF de la terre.

Ainsi, quand on considère le changement de physionomie de la guerre navale provenant du ravitaillement en combustible, du torpilleur, du sous-marin, des mines, de l'aviation et de la TSF, on arrive à cette constatation que ce phénomène en grande partie géographique qu'est la réaction de la terre sur la mer s'est notablement accru avec le progrès technique.

---

42. Cette formule est de l'amiral Edward Hawke (1705-1781), qui la mit en œuvre devant le littoral français à partir de 1759.

Et c'est une des raisons principales pour lesquelles on ne peut transposer intégralement dans notre époque certaines méthodes ou procédés d'autrefois. Dans les mers étroites et d'étendue restreinte, la réaction de la terre sur la mer est plus marquée que dans les vastes espaces océaniques. La terre y tient, relativement parlant, une place plus grande. C'est évident [...]. Il en résulte des conséquences importantes.

Tout d'abord, dans une mer d'étendue faible ou modérée, on trouvera, plus que dans une mer très grande et très ouverte, beaucoup de régions où l'influence de la terre est prépondérante et où elle permet l'utilisation d'armes spéciales telles que torpilleurs, sous-marins, mines et aviation. Les considérations de rayon d'action y auront également moins de poids. On pourra donc, peut-être, employer dans une telle mer un matériel particulier, ayant d'autres caractéristiques que celui en service ailleurs, accommodé en un mot au terrain auquel il est destiné. Tel est par exemple le cas de la Méditerranée. Il est certain que les unités légères et rapides, à distance franchissable modérée, pourront être mieux utilisées là que dans d'autres régions, étant donné les faibles parcours à effectuer et la proximité de nombreuses bases. C'est le lieu d'élection de la « flottille<sup>43</sup> ». Au contraire, on a pu se demander avec quelque apparence de raison si, vu les risques qui les attendent du fait des armes nouvelles, il était bien indiqué de maintenir à présent des navires de haut bord dans ces parages<sup>44</sup> [...].

On a voulu aller plus loin, et on a quelquefois prétendu que dans une mer étroite telle que la Méditerranée, le rôle joué par la terre était si grand que la maîtrise des rivages était une condition nécessaire et suffisante de la maîtrise de la mer elle-même. Dire qu'elle en est une condition suffisante est passablement exagéré. À ce compte-là, on en arriverait à affirmer que l'on peut dominer la mer uniquement par les moyens de la terre, sans force navale, c'est-à-dire à émettre une absurdité [...].

La maîtrise côtière [n'est pas] une condition suffisante de la domination d'une mer fermée. Mais elle est, à peu de chose près, une condition nécessaire en ce sens qu'une telle domination, surtout à notre époque de très forte réaction de la terre, n'est vraiment pleine et entière que si l'on est parvenu à conquérir le littoral en même temps que l'eau. En Méditerranée, la lutte pour la mer se double de la lutte pour la terre. La domination maritime se complique de la domination terrestre. On ne peut imaginer de domination véritable que si toutes deux sont détenues à la fois.

---

43. Ensemble des bâtiments de faible tonnage, et par extension groupe d'avions.

44. De fait, les grandes unités alliées s'aventurèrent peu en Méditerranée entre le début de la Seconde Guerre mondiale et le passage de l'Italie dans le camp allié, en 1943.

Aussi celui qui la recherche est-il tout naturellement conduit à contourner le bassin, à s'étendre de proche en proche pour se rendre maître des berges. Le chemin est tout indiqué. La nature invite à le suivre. Les rivages offrent une route évidente. Ils canalisent la poussée impérialiste, le flot envahisseur.

C'est pour cette raison géographique que la Méditerranée est un cadre tout tracé d'hégémonie, qui provoque fatalement la conception du *mare nostrum*, qui l'appelle en quelque sorte. Seule Rome l'a pleinement réalisée. Charles-Quint en Méditerranée occidentale, les Turcs en Méditerranée orientale, ont bénéficié, partiellement, d'une situation analogue. Napoléon l'a entrevue en rêve, en totalité, à la romaine<sup>45</sup>. La France et l'Italie ont hérité, chacune de son côté, de tronçons de l'empire antique, terrestres et maritimes. Le fascisme italien n'espère-t-il pas mieux ?

### [La mer contre la terre]<sup>46</sup>

La mer, ou plutôt la puissance maritime dont elle est le support et le terrain d'application, doit bien souvent, en dernière analyse, s'attaquer à la terre lorsqu'elle a réglé à son avantage la partie proprement navale de la guerre, c'est-à-dire lorsqu'elle est parvenue à acquérir le contrôle des communications essentielles de surface.

L'habitat normal des peuples est en effet la terre. C'est d'elle qu'ils tirent leur force. L'Océan n'est que le chemin qui les unit et qu'ils se disputent. Leurs communications maritimes, les flotteurs qui les parcourent, ne sont que le rayonnement extérieur des nations. Ce sont les rameaux, mais non les racines et le tronc. Ceux-ci sont en terre ferme. C'est là qu'est le cœur, le réduit central. C'est lui qu'il s'agit d'atteindre, dans la généralité des cas.

L'enchaînement de l'action de la mer à l'encontre de la terre peut logiquement se représenter comme suit. Ayant chassé de sa surface les éléments flottants ennemis, les ayant refoulés vers la terre, la mer est naturellement conduite à prendre contact avec celle-ci pour paralyser et emprisonner ces éléments, autant que faire se peut, pour juguler leurs dernières tentatives d'activité, pour consolider sa maîtrise, qu'il s'agisse de la force organisée de l'adversaire ou de sa navigation commerciale, pour effectuer en un mot le blocus de la fraction mobile antagoniste. Si ce blocus ne vise la terre elle-même qu'indirectement, en prenant pour objectif ce qui pourrait en sortir, du moins est-il

---

45. Napoléon a contrôlé les rivages de l'Espagne, ceux de l'Italie – moins la Sicile tenue par les Anglais – et en partie ceux de l'Adriatique, mais n'a pu pousser qu'une brève incursion en Égypte et en Syrie.

46. Avant-propos du tome V, paru en 1935. Nous avons ici donné à cet avant-propos le titre du volume.

obligé de s'attaquer à elle parce qu'elle matérialise pour un temps, géographiquement et physiquement, la ligne de défense de l'ennemi mobile, sa position de résistance, sa base de départ.

Pour exercer ce blocus, la mer ne s'en remet pas uniquement à des navires, complétés de nos jours par des engins aériens. Pour le rendre plus fort, plus efficace, elle recourt à des obstacles matériels, au moyen de mines, d'obstructions, d'embouteillages<sup>47</sup>, etc., de tout ce qui peut contrarier encore mieux la circulation des unités ennemies, tant de guerre que de commerce.

Mais, jusque-là, la terre proprement dite restait à l'abri des entreprises de la mer. Elle apparaissait au bloqueur, telle qu'aux yeux des premiers découvreurs, comme une mince ligne de côte, estompée dans les brumes de l'horizon, comme le commencement d'un monde nouveau et impénétré, réduit certes à l'impuissance en ce qui concerne sa radiation navale extérieure, mais conservant quand même son potentiel interne, ses facultés défensives, son existence et son inaccessibilité. De proche en proche, la mer est entraînée à tâter ce monde, à le serrer de plus près, l'aborder plus vigoureusement. Ses forces iront pousser vers cette terre des pointes offensives, des raids. Elles entreprendront des bombardements navals et aériens des points les plus importants. Elles se livreront à des coups de main ayant pour but d'occuper momentanément certains lieux, de s'emparer de certaines ressources, de détruire des approvisionnements, des voies de communication, des organes de transmissions, etc.

Pendant la terre ne subit pas de dommages essentiels du fait de ces opérations. Ce ne sont pour elle que des chiquenaudes, des piqûres d'épingle. Pour la réduire, il faut autre chose que ces escarmouches. Il faut jeter sur elle la force terrestre elle-même, véhiculée par la mer, et cela sous forme d'opérations combinées destinées à sauvegarder des territoires, à en conquérir d'autres, à créer l'état de choses sans réplique devant lequel l'adversaire s'inclinera, à amener en un mot la décision. Et cette façon de faire est particulièrement obligatoire quand la puissance de l'ennemi est de nature essentiellement terrestre, quand elle a pour base une hégémonie continentale plus ou moins indépendante des routes maritimes et quand on ne peut l'abattre qu'en allant chez elle se mesurer avec elle.

Ce fut et ce sera encore le cas à l'égard de certains « perturbateurs » du passé et de l'avenir. Contre eux et pour la liberté de l'humanité<sup>48</sup>, la mer a joué et jouera encore

---

47. Action consistant à couler un ou plusieurs navires dans les chenaux d'accès à un port afin d'en paralyser l'activité.

48. Castex épouse ici la tradition illustrée par les auteurs anglo-saxons, et en France par Montesquieu, selon laquelle la puissance maritime favorise la liberté alors que la puissance continentale serait par principe oppressive.

son rôle préservateur de cette manière, en exploitant à fond ses avantages spécifiques, en barrant d'abord définitivement la route aux appétits envahisseurs, puis en conduisant finalement, sur des points stratégiquement bien choisis, l'assaut définitif, en déchaînant contre la terre tout le pouvoir offensif issu de l'autre milieu, des autres milieux peut-on dire aujourd'hui, à présent que l'air lui-même intervient dans la lutte, à un degré qui sera fréquemment prépondérant.

### **Les liens des diverses stratégies**

On se bat, en temps de guerre, dans les champs les plus divers. Il y a une lutte politique constante sur les théâtres diplomatiques. Il y a une lutte militaire, sur laquelle il n'y a pas à insister, qui se déroule sur terre, sur mer et dans les airs. Il y a une lutte financière et une lutte économique, dont l'issue est des plus importantes pour l'ensemble. Le conflit atteint également le domaine colonial. Il comprend en outre, évidemment, la lutte morale, qui anime et soutient tous les acteurs du drame, civils et militaires. Il y a même d'autres terrains de compétition encore, et ceux qui viennent d'être cités ne sont que les principaux, les plus importants, ceux qu'il faut avant tout considérer.

D'autre part, il n'y a pas compartimentage entre ces aspects variés d'un conflit. Il n'y a pas, se suffisant à elles-mêmes et formant chacune un tout autonome, une guerre diplomatique, une guerre terrestre, une guerre financière, une guerre aérienne, une guerre économique, une guerre navale, etc. Il y a la guerre tout court, et chacune des hostilités précédentes n'en est qu'un côté, qu'une forme, qu'une manifestation dans un milieu déterminé. Elles s'incluent toutes dans le choc général, dans le phénomène de compétition biologique qui éprouvent tous et chacun.

C'est là le principe de l'unité de la guerre. La guerre est une, et il en a toujours été ainsi. Ou encore, elle est totale, comme on aime à dire de nos jours, bien que cette «totalité» ne soit nullement une nouveauté jaillie de la guerre 1914-1918, ainsi que certains le prétendent. La notion de la guerre totale, en aucune manière inconnue avant 1914, était en réalité apparue dans toutes les luttes vitales du passé, telles que les guerres anglo-hollandaises du XVII<sup>e</sup> siècle, les guerres de la Révolution et de l'Empire et la guerre de Sécession.

Cette unité de la guerre trouve son expression dans la volonté de lutte de la nation, volonté dont tout le reste découle, qui meut l'ensemble des rouages de la machine, et qui est suivant le cas volonté d'acquisition ou volonté de conservation. Le gouvernement du pays en est le gardien, l'agent, le dépositaire, le metteur en œuvre ; il la formule par les instructions et les ordres qu'il donne à ceux qui ont la charge des diverses formes de lutte.

---

49. Les *Mélanges stratégiques*, commencés en 1939 et achevés au début des années 1950, ont été publiés en 1976 par l'Académie de Marine, puis incorporés en 1997 à l'édition des *Théories stratégiques* réalisée par Hervé Coutau-Bégarie.

Chacune de celles-ci, énumérées schématiquement plus haut, a ses exigences, ses méthodes, ses règles, son mode de conduite, sa stratégie en un mot. Il y a une stratégie politique, une stratégie terrestre, une stratégie maritime, une stratégie aérienne, une stratégie financière, une stratégie économique, une stratégie coloniale, une stratégie morale, etc. Il y a en résumé des stratégies particulières.

Il en est de même de la guerre « une » ou « totale », prise dans son ensemble. Elle aussi a sa stratégie, la stratégie générale, stratégie synthétique en quelque sorte, qui mène le tout. Cette stratégie générale est l'art de conduire en temps de guerre et en temps de paix (car il y a une stratégie et même des stratégies du temps de paix) toutes les forces et tous les moyens de lutte d'une nation. Elle les unit et en fait un système homogène au service d'une volonté unique, la volonté de combat du pays. Elle dépasse, domine, coordonne et discipline les stratégies particulières. Elle leur commande et elle les plie à ses desseins. Cette stratégie générale, attribut essentiel du gouvernement, est la vraie stratégie de défense nationale, qui tient compte de toutes les données du problème, de toutes les nécessités des branches subordonnées, qui leur fixe leur hiérarchie momentanée, sans cesse variable, et qui la révisé à temps.

Les différentes stratégies particulières mènent conjointement et solidairement la bataille pour la défense nationale, en exécutantes fidèles des prescriptions de la stratégie générale. Comme au football, elles opèrent « en équipe », suivant le terme mis à la mode par les Anglais. C'est une sorte de syndicat, lancé dans le jeu de l'action.

Naturellement, il y a des liens étroits et des relations continues entre les membres de l'équipe et leur chef, entre la stratégie générale et les stratégies particulières, de même qu'entre ces stratégies particulières elles-mêmes. Ces relations réciproques et de tous les instants, qui d'ailleurs ne sont pas toujours sans nuances, sont comme la circulation sanguine qui donne la vie à l'énorme masse, au corps total. Elles le font se mouvoir et agir d'une façon rationnelle. Elles sont la représentation de son existence. Sans elles, il n'y aurait pas d'être unique, d'être collectif, mais des individualités différentes, autonomes, isolées, et simplement juxtaposées.

À la faveur de ces relations, les diverses stratégies particulières s'influencent les unes les autres. Chacune d'elles agit sur ses voisines, et éprouve à son tour les réactions. Chacune réclame la satisfaction de ses besoins personnels, qui – c'est humain – lui semblent devoir occuper la première place sous peine de compromettre l'œuvre collective. Elle reçoit aussi de ses semblables des requêtes du même genre, qu'elle accueille de plus ou moins bonne grâce selon qu'elle a plus ou moins la compréhension de leurs besoins à elles et qu'elle est plus ou moins dotée d'un esprit intelligemment altruiste. Les

revendications des « co-équipières », peut-on dire, quand elles sont admises et que la stratégie qui en est l'objet y souscrit et modifie en conséquence sa ligne de conduite propre, constituent pour cette stratégie des servitudes. Elles sont réciproques d'ailleurs, et ne s'exercent pas que dans un seul sens. En outre, on y défère généralement par voie de compromis, comme presque toujours en pareil cas.

En somme, les servitudes, pour une stratégie déterminée, sont des obligations étrangères à son champ d'action normal, mais qui méritent néanmoins de sa part une sérieuse considération.

La stratégie particulière ainsi mise à contribution n'admettra évidemment ces servitudes que sous bénéfice d'inventaire, après réflexion, après discussion, parfois vive. Et il y a là, dès le temps de paix même, une lutte interne, qui s'ajoute à l'autre, et à laquelle correspond un effort inutile et nuisible, plus ou moins grand, et une certaine déperdition de forces, mais il est impossible qu'il en soit autrement. Finalement, la stratégie en cause devra fréquemment s'incliner, et elle se trouvera contrainte, en toute loyauté, de déclarer ces servitudes recevables.

L'existence des servitudes n'a d'ailleurs rien que de normal. Elles sont une forme occasionnelle des relations réciproques et des traits d'union des diverses stratégies. Elles naissent de l'unité de la guerre et elles dérivent directement de la notion de la guerre totale [...].

## **Encore la géographie**

[...] L'influence de la puissance de mer dans les grandes crises de ce monde est fonction de la force aéroterrestre qu'elle est capable de déployer et l'influence de la puissance de terre se mesure aux mêmes moments à la force aéronavale qu'elle peut jeter dans la balance<sup>50</sup> [...].

—

---

50. Hervé Coutau-Bégarie nommait cette formule le « théorème de Castex ».

# Barjot (1899-1960)

**N**é le 14 octobre 1899 dans l'Indre, Pierre Barjot est issu d'un milieu qui ne le prédestinait en rien au métier de la mer. Entré à l'école navale en 1918, il commence son ascension sous le haut patronage de l'amiral Durand-Viel : breveté de l'École de guerre navale en 1933, il intègre le 1<sup>er</sup> Bureau de l'état-major général de l'aéronavale la même année, commande le sous-marin *Bévésiers* en 1936, et, à partir de 1938, est affecté au 2<sup>e</sup> Bureau, où il rédige un rapport important sur la géopolitique du pétrole et la marine comme vecteur d'influence politique et diplomatique de la France.

La Seconde Guerre mondiale ouvre une période trouble pour Barjot. L'homme est sous la surveillance des services de renseignements. Suspecté d'espionnage au profit des Anglais, il navigue entre Vichy et la Résistance, passe du cabinet de l'amiral Darlan en décembre 1942 à celui du général de Gaulle en juillet 1943. Capitaine de vaisseau en novembre 1943, il devient sous-chef d'état-major du général Juin et contre-amiral le 24 décembre 1944. Sous la IV<sup>e</sup> République, il se consacre à la renaissance de notre marine et se révèle comme un homme de réseau influent qui, de promotions en postes importants, finira par commander en vice-amiral les forces françaises à Suez en octobre et novembre 1956.

Cette prestigieuse carrière a quelque peu occulté ses travaux sur les armes nouvelles et leurs implications révolutionnaires, y compris l'intégration de l'arme atomique dans la stratégie opérationnelle<sup>1</sup>. Sa pensée, qui repose sur l'assimilation de Corbett et la critique du « tout aérien » proposé par Douhet, s'attache à explorer la révolution aéronavale dans le combat combiné en haute mer, comme dans la projection de la puissance aérienne sur terre. Sous sa plume ce sont bien les Task Forces anglo-saxonnes de la Seconde Guerre mondiale aussi bien que la place prééminente de la marine dans le système militaire français de la guerre froide qui prennent forme.

Si les partisans de l'aéronautique embarquée n'infléchiront pas à temps la politique navale française de l'entre-deux-guerres, circonspecte à l'égard du porte-avions, la génération de Barjot, arrivée aux postes de décision après 1945, parviendra à lui faire passer le cap de la mutation nucléaire et missilière. Cette transformation de la Royale est en germe dans le texte présenté ici.

---

1. Pierre Barjot, *Vers la marine de l'âge atomique*, Paris, Amiot-Dumont, 1955.

## *Réflexions sur la guerre aéro-navale (1931)<sup>2</sup>*

La doctrine de la guerre aérienne est-elle en contradiction avec celle de la guerre maritime? Cette question, qui intéresse toutes les grandes marines mondiales, mérite d’être approfondie. [...]

### I

Rappelons d’abord les principes essentiels de la doctrine de la guerre aérienne tels que les a énoncés le général Douhet<sup>3</sup> lui-même :

1° Le but fondamental de la guerre aérienne est la maîtrise de l’air.

2° Le rendement maximum des forces aériennes nationales s’obtiendra, en les réunissant toutes – sans aucune exception – en une armée aérienne organisée d’une manière indépendante.

3° Cette armée aérienne, pour répondre à son but, devra être constituée par une masse d’« appareils de bataille ».

4° Les autres aviations, qualifiées d’« auxiliaires » sont, par rapport à l’armée aérienne, « inutiles, superflues, dangereuses<sup>4</sup> ». Inutiles, parce qu’on ne pourra pas les employer si on n’a pas la maîtrise de l’air. Superflues : devenue maîtresse du ciel ennemi, une armée aérienne est susceptible d’agir contre un adversaire qui ne pourra plus tenir l’air. Dangereuses, puisqu’en enlevant une partie de ses forces à l’armée aérienne, elles diminuent ses chances d’obtenir la maîtrise de l’air. Il faudrait donc supprimer les aviations « auxiliaires » au profit de l’armée aérienne « indépendante ». [...]

Nous admettrons le principe initial de la maîtrise de l’air, mais nous en discuterons l’application pratique. Aussi allons-nous examiner dans quelles conditions la guerre aérienne, telle qu’elle est préconisée par ses plus hardis partisans, devient possible à la mer, notamment par quels moyens efficaces peut être obtenue la maîtrise de l’air au-dessus de la mer. [...]

---

2. Article initialement paru dans la *Revue maritime*.

3. Le général italien Giulio Douhet (1869-1930) fut un des premiers théoriciens de la guerre aérienne et affirma dans *La Maîtrise de l’air* (1921) qu’elle déclasserait la guerre terrestre et la guerre maritime.

4. Ces aviations « auxiliaires » sont celles de l’armée de terre et de la marine.

## II

Nous savons que dans la guerre moderne, il n'est plus question de défendre seulement la ligne des frontières, il s'agit aujourd'hui de protéger contre le péril aérien toute la surface vulnérable du pays. On est donc conduit à organiser sur toute l'étendue du territoire national une série de bases aériennes permanentes, suffisamment nombreuses pour permettre une grande mobilité stratégique de forces aériennes de combat, leur concentration rapide dans une zone ou dans une autre en vue de l'action défensive ou offensive en masse. Ces bases fixes à terre étant organisées, les forces aériennes de combat pourront agir d'une manière « indépendante » par rapport aux forces terrestres.

## III

Sur mer, les conditions sont tout à fait différentes. Si les principes directeurs demeurent identiques (nécessité de posséder des forces aériennes offensives, action en nombre), les moyens deviennent très particuliers. Pas de bases fixes en dehors des bases côtières. Dès lors que l'on s'engage en pleine mer, les seules bases aériennes possibles sont des navires de surface.

Ces navires de surface, ce sont en premier lieu les bâtiments porte-aéronefs. Selon la thèse de la guerre aérienne, les porte-avions devraient être armés, non seulement d'aéronefs « auxiliaires » destinés à la reconnaissance et à l'attaque de l'ennemi flottant, mais avant tout d'« aéronefs de combat », c'est-à-dire d'appareils destinés à l'attaque de l'ennemi aérien. [...]

Cependant ces bâtiments de mer porteurs d'aéronefs sont vulnérables non seulement aux attaques de l'ennemi aérien contre lequel les défendent justement leurs aéronefs de combat, mais très vulnérables aux attaques de l'ennemi flottant ou sous-marin. Il faut les protéger contre les forces navales ennemies, flottantes ou sous-marines. C'est l'œuvre sinon des aéronefs navals, du moins des navires de combat proprement dits, des cuirassés, des croiseurs, des torpilleurs, des sous-marins. Ceux-ci au moyen de leurs canons, de leurs torpilles, de leurs grenades sous-marines, protègent le bâtiment porte-aéronefs qui, réciproquement, les protégera au moyen de ses avions. Cette protection mutuelle est à la base de toute opération aéronavale. [...]

*Première conclusion: tandis qu'au-dessus d'un territoire, la guerre aérienne peut se poursuivre d'une manière quasi indépendante parce que l'aviation de combat part de ses bases à terre fixes et permanentes, sur mer, la guerre aérienne semble directement liée aux opérations navales, c'est-à-dire aux opérations concernant la maîtrise de la mer. [...]*

## IV

Disposer de la surface de la mer, c'est une bien lourde obligation pour mener la guerre aérienne. Ne pourrait-on pas se contenter des bases côtières, en forçant le rayon d'action des appareils? La question mérite d'être étudiée plus à fond. [...]

Nous avons défini *l'aéronef de combat* : celui qui a pour mission primordiale l'attaque et la destruction de l'ennemi aérien. C'est donc avant tout, en l'air, un appareil offensif. Or, si l'on cherche à augmenter les qualités offensives d'un aéronef, la technique des machines volantes se heurte à certaines restrictions. [...]

Les qualités offensives d'un aéronef de combat comprennent d'une part, des qualités aérodynamiques : grande vitesse horizontale, grande vitesse ascensionnelle, maniabilité, et d'autre part son pouvoir de destruction : artillerie au feu efficace. La qualité défensive principale serait un cuirassement sérieux. Ceci posé, la première loi du matériel de la guerre aérienne peut s'énoncer ainsi :

1° *Les qualités offensives aérodynamiques d'un aéronef sont incompatibles avec un grand rayon d'action.* [...] Or, dans l'état actuel de la science, *le rayon d'action représente un poids de combustible considérable et d'autant plus considérable que la puissance motrice est plus grande.* Le rayon d'action se traduit donc par un poids mort s'opposant aux qualités offensives, vitesse et maniabilité, exigées pour le combat aérien. [...]

## V

Ainsi, au point de vue du combat, l'aéronef ne peut être comparé au navire. À la surface de la mer, les qualités offensives et les qualités défensives se développent avec le tonnage. Le navire de combat est nécessairement un grand bâtiment, armé d'une puissante artillerie et bien protégé. Il en est ainsi parce que, sur l'eau, la cuirasse peut, dans une certaine mesure, s'opposer au canon, et qu'elle y parvient d'autant mieux que le bâtiment est plus grand. C'est surtout cette lutte entre le canon et la cuirasse qui précipite la course aux grands tonnages. Elle fait de la loi de l'augmentation du tonnage une « loi d'airain » inflexible.

En l'air, au contraire, il ne peut être question de lutte entre canon et cuirasse ; en l'air, le moindre canon est roi ; tout cuirassement est impossible, conséquence fatale de la pesanteur. L'aéronef de combat ne peut donc être un « dreadnought de l'air<sup>5</sup> » ou une

---

5. Le « dreadnought » était un type de supercuirassé lancé en Angleterre en 1905 et copié par toutes les grandes marines.

« forteresse volante » mais simplement une unité légère, c'est-à-dire une unité dénuée de toute protection, un engin très rapide dans les trois dimensions, si possible plus rapide que tout autre aéronef. C'est précisément parce qu'il ne peut être cuirassé que l'aéronef de combat doit chercher la mobilité et non la stabilité, la puissance par le nombre plutôt que par le gros tonnage unitaire. Les qualités défensives de l'aéronef de combat sont essentiellement dynamiques. Elles doivent être cherchées dans sa vitesse, dans sa maniabilité, dans la puissance et l'efficacité de son feu, c'est-à-dire dans *l'excès de ses qualités offensives*. [...]

## VI

En résumé, les lois particulières aux machines volantes de guerre nous conduisent aux conclusions suivantes : [...]

4° L'aéronef de combat, unité légère, est inévitablement de rayon d'action limité.

5° L'aéronef de combat, unité de faible tonnage, devra agir en nombre.

Appliquées au cas de la guerre aérienne sur mer, ces conclusions en entraînent une autre, d'une importance capitale :

6° *Sur mer, les aéronefs de combat, appareils de tonnage réduit, de rayon d'action limité, peuvent et doivent être embarqués*. [...]

L'aviation embarquée est donc appelée à devenir autre chose qu'une « aéronautique auxiliaire ». Elle est le terme fondamental de la guerre aérienne au-dessus de la mer. Elle devient, selon les principes du général Douhet, l'essentiel de l'armée aérienne maritime. [...] D'où, cette deuxième conclusion principale :

*Deuxième conclusion : la maîtrise de l'air au-dessus de la mer reste, dès que l'on s'éloigne des côtes, liée au navire de surface c'est-à-dire à la maîtrise de la surface de la mer.*

## VII

Dans ces conditions, quel peut être le rôle d'une aéronautique autonome de haute mer ? Nous entendons par là une aéronautique constituée d'hydravions de gros tonnage. [...] Leurs armes, qu'elles soient torpilles, bombes ou grenades sous-marines, peuvent être efficaces contre l'ennemi flottant ou sous-marin. Sans vouloir ici préjuger de l'avenir, nous avons des raisons de croire que les hydravions autonomes de gros tonnage seront avantageusement utilisés dans des mers peu étendues comme croiseurs d'éclairage et comme torpilleurs d'escadre. [...]

Mais en ce qui concerne le combat aérien, les caractéristiques de lourds porteurs de tels aéronefs ne leur permettent pas l'offensive. [...] La protection aérienne de tels aéronefs exige le retour à des avions légers spécifiquement offensifs, toujours prêts à l'attaque et par conséquent embarqués. [...] Nous disons plus : s'il devient avantageux d'éclairer par les airs une force navale à la mer, il devient également nécessaire « de crever les yeux » de la reconnaissance aérienne ennemie ; ce qui conduit également à développer l'aviation de chasse embarquée.

*Troisième conclusion : l'aéronautique autonome de haute mer semble vouée à un rôle spécifiquement naval. Pour sa propre protection contre l'ennemi aérien, cette aéronautique reste tributaire de l'aviation de chasse embarquée, c'est-à-dire in fine du navire de surface.*

## VIII

Au total, les possibilités de la guerre aérienne au-dessus de la mer nous ramènent inévitablement à ce terme fondamental : *navire de surface*, à cette nécessité : libre usage de la surface de la mer. Or, la maîtrise de la surface c'est précisément le but primordial de toutes les forces dites navales.

Sans doute, la maîtrise de l'air au-dessus de la mer permet à tous les aéronefs navals, qu'ils soient embarqués ou autonomes, d'agir contre l'ennemi flottant, et il est certain que, dans une certaine mesure, la maîtrise de l'air permet déjà et qu'elle permettra de plus en plus dans l'avenir d'obtenir la maîtrise des mers. Mais réciproquement, la maîtrise de la surface est indispensable pour « nettoyer le ciel » au-dessus de la mer. Dès que l'on s'éloigne des côtes, ces deux facteurs : maîtrise de l'air et maîtrise de la mer sont intimement liés et ne peuvent être séparés.

La guerre aéro-maritime se rapporte donc à la maîtrise de la mer, but final de la guerre en-dessus, en-dessous et à la surface de la mer. D'où la définition moderne de cette expression « maîtrise de la mer » : *la maîtrise de la mer, pour être complète et effective, doit aujourd'hui comprendre non seulement la maîtrise de la surface, mais le contrôle de l'eau en-dessous et la maîtrise de l'air en-dessus.*

Définition déjà illustrée par la guerre sous-marine allemande. Le contrôle par les Alliés de l'eau en-dessous, repaire des U-Boote, n'a été définitivement obtenu que par la multiplicité des patrouilleurs et des chasseurs de sous-marins, c'est-à-dire en définitive par une meilleure et plus effective maîtrise de la surface.

De même, il apparaît que le véritable moyen d'obtenir la maîtrise de l'air au-dessus de la mer consiste à posséder à la surface de nombreuses bases d'aviation de chasse, ce qui ramène aussi à une meilleure maîtrise de la surface. Le sous-marin est lié à la surface de la mer par son faible rayon d'action en plongée (inférieur à 24 heures). D'une manière comparable, l'aéronef de combat est, par son rayon d'action en temps encore plus limité (3 ou 4 heures), solidaire du navire de surface. Le submersible a comme ennemi mortel l'engin sous-marin, lequel n'est efficacement manié que par des bâtiments légers de surface. L'aéronef ne peut être chassé des airs que par ses similaires, les destroyers aériens, dont l'action, essentiellement fugitive, a besoin d'un support stable à la surface de la mer.

Ainsi, guerre sous-marine et guerre aéro-maritime élargissent singulièrement, mais sans la contredire, en la renforçant même, l'ancienne notion de la maîtrise de la mer. [...]

## IX

Les moyens aériens ne peuvent être séparés des moyens de surface et des moyens sous-marins. La rapidité d'action des uns, trop fugitive, doit être soutenue par l'endurance des autres. « *Naval power means... an amalgamation of sea power and air power.* » C'est la définition à venir de la puissance navale<sup>6</sup>. [...]

## X

En ce qui concerne les opérations aéro-navales, il apparaît que les théories de la guerre aérienne, telles qu'elles sont préconisées par les partisans de l'armée de l'air indépendante, ne s'appliquent pas. Ces théories se vérifient dans le cas de la guerre au-dessus d'un territoire pourvu de bases d'aviation fixes et permanentes, car dans ce cas, la maîtrise de l'air peut devenir un but séparé, un but en soi, le but primordial de forces aériennes organisées d'une manière indépendante mais qui demeurent de caractère terrestre, c'est-à-dire liées à des bases territoriales. Sur mer, où les bases d'aviation sont des bases flottantes essentiellement mobiles, la guerre dans les airs se trouve nécessairement liée à la guerre pour la maîtrise de la mer. [...]

Le long d'un littoral, dans les mers très étroites, riches en bases côtières (et c'est seulement le cas très particulier de certaines zones maritimes d'Europe), les caractères

---

6. « Cité par Sir Dennistoun Burney, *Journal of Royal United Service Institution*, août 1930, page 545. » (note de Barjot)

de la guerre aérienne au-dessus d'un territoire peuvent être conservés, et la puissance aérienne peut se développer sans l'appui direct de la puissance navale. Mais au large, et c'est le cas le plus général, toute opération importante est impossible sans navires de surface, et la guerre dans les airs s'incorpore complètement à la guerre navale. *L'offensive en l'air ne peut s'appuyer que sur une solide structure à la surface.* [...]

Tenir la surface de la mer : les théoriciens de la guerre aérienne, qui sont presque tous, d'ailleurs, des généraux originaires de l'armée (Mitchell<sup>7</sup>, Douhet), raisonnent généralement d'après les conditions de la guerre au-dessus d'un territoire et perdent de vue cette nécessité inéluctable. C'est pourquoi, sur mer, à côté de l'aviation de combat, les autres aéronautiques embarquées et autonomes, celles chargées de l'attaque de l'ennemi flottant, c'est-à-dire celles concourant à obtenir directement la maîtrise de la surface, ne peuvent être « inutiles, dangereuses, superflues ».

—

---

7. Le général William « Billy » Mitchell (1879-1936) fut le pendant américain de Douhet. Il patronna en 1921 les premières expériences réussies d'attaque de cuirassés par des avions.

# Lemonnier (1896-1963)

Entré à l'école navale en 1913, André Lemonnier commença la guerre de 1914 sur des bâtiments de surface et participa à l'attaque des Dardanelles (1915) avant de commander une batterie de marine mise à la disposition de l'armée d'Orient (1916). Dans les années 1920, il commanda notamment les sous-marins *Frimaire* et *Newton*, fit campagne dans le Pacifique et suivit les cours de l'École de guerre navale et du Centre des hautes études navales. Il fit partie de la délégation française à la conférence navale de Londres (1930) et à la conférence de Genève sur le désarmement (1932).

Lemonnier eut pendant la Seconde Guerre mondiale un cursus original qui éclaire sa réflexion ultérieure. Commandant en 1939 les batteries anti-aériennes mobiles de la marine, il dirigea l'un des maillons importants de la défense des côtes qui, particulièrement dans la zone Nord (PC à Dunkerque), était partagée entre la marine et l'armée de terre. Après l'armistice, comme la plupart des officiers de marine, il resta fidèle à Vichy et prit part aux combats de Dakar contre les Gaullistes et les Britanniques (septembre 1940). Contre-amiral en 1942, directeur de la marine marchande en Afrique, il fut brièvement un adjoint direct de l'amiral Darlan à un moment où celui-ci prenait des responsabilités de plus en plus interarmées. Après le débarquement allié de novembre 1942 en Afrique du Nord, Lemonnier bénéficia du fait qu'il était l'un des rares officiers de la « marine d'Afrique » suffisamment ancien et peu compromis avec Vichy pour prendre le poste de chef d'état-major général de la marine de la France combattante, qu'en réalité personne ne s'arrachait... Ainsi commença une deuxième carrière, d'abord placée sous le signe des opérations combinées (libération de la Corse en 1943, débarquements de Normandie et de Provence en 1944, soutien aux opérations contre les poches allemandes de l'Atlantique et dans le golfe de Gênes), puis de la reconstruction de la marine.

Cette reconstruction se fit sous très forte contrainte indochinoise et en environnement interarmées, point lié à l'influence anglo-américaine et à celle du général de Gaulle. Lemonnier promut la coopération entre les trois armées, mais s'opposa – avec plus ou moins de succès – à tout ce qui ressemblait à des fusions organiques. Il resta chef d'état-major général de la marine jusqu'en 1950, puis fonda le Collège de défense de l'Otan et devint adjoint naval du général Eisenhower au Supreme Headquarters Allied Powers in Europe (Shape) en 1951. Il prit sa retraite en 1956. Membre de l'académie de Marine, l'amiral Lemonnier a publié livres et articles où le thème de l'attaque et de la défense des côtes est très présent.

## *Débarquements et défense des côtes (1946)*<sup>1</sup>

[...] Il me paraît plein d'intérêt de souligner [...], à la lumière des grands événements de la guerre [de 1939-1945], la place que doivent occuper maintenant, dans les doctrines militaires, les questions de débarquement et celles, qui y sont intimement liées, de défense des côtes. Cette place restera importante, car l'extrême mobilité des moyens de combat modernes conduira de plus en plus le commandement à étendre les théâtres d'opérations et à rechercher, par de grands déplacements, au besoin par mer ou par air, des secteurs d'attaque avantageux.

Et puis, ces déplacements sont le plus souvent inéluctables, car les nations n'ont pas toutes des frontières communes! Pour engager leurs forces, elles peuvent être obligées de commencer par leur faire franchir les océans. [...] Demain l'armée internationale des Nations unies, qui comprendra des contingents de tous les continents, devra en tout premier lieu envisager des opérations de transport et de débarquement. Et la meilleure parade aux bombes atomiques sera peut-être l'attaque et l'occupation des zones où elles sont fabriquées et d'où elles seront lancées, et qu'il faudra pouvoir atteindre. Bref, les armées modernes doivent rester outillées et entraînées pour faire des transports et des débarquements, par mer et par air, et leur mission est avant tout de garantir la sécurité de leur pays pour pouvoir, s'il le faut, s'opposer aux offensives qui pourraient le menacer venant des frontières maritimes comme des frontières terrestres, et aussi, sans doute en même temps, du ciel.

Cette double aptitude ne doit pas être négligée dans la réorganisation des armées, au lendemain de cette guerre. Tout d'abord, elle suppose la possession de moyens importants et appropriés, car ces moyens [...] ne s'improvisent pas. Un simple commando nécessite une préparation minutieuse. La mise à terre d'un corps expéditionnaire sur une côte défendue ne peut s'imaginer que si l'on peut s'assurer la maîtrise de la mer et de l'air et si l'on dispose de forces terrestres assez puissantes pour ne pas risquer d'être rejeté à l'eau, ou bloqué sur le rivage dans une situation tragique, comme il advint en 1943 à Anzio et en 1915 à Suvla<sup>2</sup>.

Un débarquement manqué tourne au désastre: il ne faut en tenter que si l'on est sûr du succès. L'assaillant a bien l'avantage de l'offensive: il peut choisir son point

---

1. Article paru dans la *Revue de défense nationale* d'août 1946.

2. Le débarquement britannique à Suvla (6 août 1915) visait à prendre à revers les défenseurs turcs des Dardanelles; le débarquement américain à Anzio (22 janvier 1944) visait à prendre à revers les troupes allemandes d'Italie; dans les deux cas, les chefs des troupes débarquées estimèrent n'avoir pas assez de troupes pour sortir de la tête de pont.

d'attaque, très loin, s'il le veut, du secteur où il veut livrer bataille. Il peut donner le change, escompter la surprise. Mais la défense peut tirer parti de la mobilité des moyens modernes, aériens, navals ou militaires, pour organiser ses réserves, et l'apparition d'armes nouvelles, très puissantes, à très grande portée, sera à son bénéfice.

Le moment de l'accostage, sur le rivage si l'on vient de la mer, sur le sol si le débarquement est fait par air – et notons ici le parallélisme des débarquements par terre et par mer – restera toujours très délicat pour peu que l'adversaire ait préparé des défenses, et l'on devra toujours compter trouver un ennemi alerté. Les océans, les mers, et même les grandes voies d'eau restent pour les armées modernes des obstacles très sérieux ; pour les franchir, il faut une supériorité de moyens non seulement localement, mais en tous les domaines, sur mer, en l'air et sur terre. Bref, on peut conclure qu'une expédition outre-mer peut être payante, mais qu'elle exige une grande mise de fonds ; et aussi qu'un pays accroît considérablement sa sécurité en organisant à l'avance la défense de ses côtes.

Autre conclusion : il faut avoir dès le temps de paix une doctrine. Pour le moment, à la suite des immenses expériences de la guerre [de 1939-1945], la doctrine est bien établie.

On croyait, avant guerre, que la participation d'éléments des trois Armées dans ces opérations – ou, pour employer l'expression classique, leur caractère d'opérations combinées – serait une source de difficultés. Les grands événements de cette guerre ont, sur ce point, complètement clarifié les doctrines : l'habitude est prise aujourd'hui de travailler en commun, en équipe, et le chef qui ne voudrait pas s'y adapter ne serait plus digne de commander. L'organisation du commandement, qui nous tracassait tant avant-guerre en France, est parfaitement au point, et après toute l'expérience de cette guerre, on serait mal venu de vouloir encore la discuter.

Les principes sont d'ailleurs très simples :

- 1° Ce sont les Gouvernements qui assurent la direction supérieure de la guerre ;
- 2° Tenant du Gouvernement ses directives, un organe militaire de commandement, le Comité des chefs d'états-majors généraux – les *Combined Chief of Staff*, comme l'appelaient les Alliés – fixe les théâtres d'opération et répartit les moyens ;
- 3° Sur chacun des théâtres, un chef unique, choisi dans une des trois Armées, d'après la prépondérance des moyens et le caractère de l'opération, a sous ses ordres les trois commandants supérieurs des éléments de chaque armée.

Le Comité des chefs d'état-major est une création de la guerre. On n'avait pas pensé en France qu'un Comité militaire pût prendre des décisions et l'on croyait à la nécessité

d'un arbitre. Nous avons appris près des Alliés que le travail en Comité était au contraire très fructueux et qu'il était même le seul possible dans une coalition, mais à la condition que les Comités comprennent les chefs compétents et responsables chacun dans leur domaine; car, comme l'écrivait après l'expédition des Dardanelles l'amiral Wemyss, «l'avis, sans la responsabilité, perd presque toute valeur<sup>3</sup>».

Examinons très sommairement l'application de ce système de commandement dans l'organisation des débarquements et de la défense des côtes. Le chef responsable de la préparation et de l'exécution d'un débarquement est le commandant en chef du théâtre dans lequel celui-ci a lieu. C'est un général de l'Armée de terre si l'opération a pour but de mettre à terre un corps expéditionnaire; c'est un marin ou un aviateur, suivant les proportions des moyens employés, si l'opération est limitée à une diversion, ou à une occupation locale et momentanée.

On a vivement discuté, en France, de tous temps, pour savoir qui devait commander, sur place, à l'heure de l'assaut. Beaucoup d'encre a coulé pour rappeler les fameuses discussions de l'amiral Duperré et du maréchal de Bourmont et philosopher à ce sujet<sup>4</sup>. Le débat est tranché: dans un débarquement, le commandant des forces navales doit commander dans la zone d'assaut jusqu'à ce que le corps expéditionnaire soit fermement installé à terre et que le risque d'un rembarquement immédiat ait disparu.

Dans la défense des côtes, l'organisation du commandement, la répartition des missions et des moyens n'est pas moins aisée. Une côte se trouve dans un théâtre d'opérations qui a un chef. Ce chef est un général, si la crainte d'un débarquement a conduit à prévoir une puissante armée de réserve. C'est un aviateur, si l'ennemi ne menace sérieusement le théâtre que par des moyens aériens, un marin, si des attaques littorales paraissent seules probables. Dans ce cas, le plus logique est alors d'inclure la côte dans le théâtre maritime intéressé.

La répartition, par un commandant en chef unique, des missions et des moyens entre les trois commandements militaire, naval et aérien dérive, elle aussi, du bon sens: le chef militaire commande les forces terrestres de réserve, le chef aérien dispose des forces qui assurent la maîtrise du ciel et des bombardiers stratégiques, le chef maritime commande les éléments affectés à la lutte sur la mer, ainsi que les organisations littorales et les moyens de défense des ports et des bases navales. Le commandant en chef a naturellement tous pouvoirs pour modifier la répartition des moyens suivant l'évolution de la situation.

---

3. L'amiral britannique Wester Wemyss (1864-1933) fut premier lord de la mer à la fin de la Première Guerre mondiale.

4. Duperré commandait la flotte et Bourmont l'armée lors du débarquement français de 1830 en Algérie.

Certains éléments pourront ainsi se trouver, pour emploi, sous les ordres d'un chef n'appartenant pas à leur armée. Cette situation deviendra de plus en plus fréquente et le commandement doit y être préparé, même aux échelons subalternes. Autrefois, le fantassin devait savoir opérer avec l'artilleur; aujourd'hui c'est la liaison de toutes les armes qui doit être intime [...].

—



# Joybert (1912-1989)

**N**é à Vienne (Isère) d'un père officier de cavalerie, Marc de Joybert entra à l'école navale en 1932 et servit d'abord en Indochine. Breveté fusilier en 1939, il fit la Seconde Guerre mondiale sur divers bâtiments de surface. Après un passage par l'École de guerre navale (1948), il servit en état-major, comme commandant de bâtiments de surface et comme second puis commandant de la demi-brigade de fusiliers-marins engagée dans la guerre d'Algérie. Chef d'état-major de l'escadre de Toulon puis du préfet maritime de Brest en 1963, il fut promu contre-amiral commandant la force amphibie d'intervention à Lorient (1966). Major-général de la marine en 1970, il devint amiral et chef d'état-major de la marine en 1972.

En cette même année était entériné le plan Bleu, à la préparation duquel avait œuvré l'amiral de Joybert au cours des années précédentes. Il prévoyait à échéance de quinze ans une marine imposante et équilibrée, avec d'une part deux porte-avions, deux porte-hélicoptères, une trentaine de frégates ou corvettes, trente-cinq avisos, une vingtaine de sous-marins, une trentaine de patrouilleurs ou vedettes et tous les bâtiments logistiques et chasseurs de mines nécessaires, d'autre part une force de dissuasion composée de cinq sous-marins nucléaires lance-engins (c'est d'ailleurs en 1972 que le premier d'entre eux, le *Redoutable*, effectua sa première patrouille opérationnelle). Mais le retournement de conjoncture économique à partir de 1973 rendit irréalisable le plan Bleu ; priorité fut alors accordée à la force de dissuasion.

Retiré du service actif en 1974, l'amiral de Joybert continua à défendre la force de dissuasion, à laquelle il consacra un ouvrage intitulé *La Paix nucléaire* (1975). Mais il n'en fit jamais l'alpha et l'oméga de la Défense nationale : préoccupé par l'implantation de l'URSS dans le tiers-monde, il avait signalé dès 1969 le danger d'encercllement que courait l'Occident et la nécessité de protéger ses flux maritimes vitaux contre une possible offensive des sous-marins soviétiques, danger sur lequel il revint en 1974. De fait, là fut la principale menace navale jusqu'à la fin de la guerre froide.

## *La Dissuasion peut-elle être tournée ? (1969)<sup>1</sup>*

[...] Le fait nucléaire affecte la capacité stratégique du milieu marin *directement et indirectement*.

*Indirectement*, car la dissuasion nucléaire ayant en quelque sorte « gelé » notre hémisphère nord jusqu'au tropique du Cancer, cette zone est devenue un *no man's land* nucléaire où les grandes puissances ne peuvent plus manœuvrer leurs armées, et elles sont rejetées vers l'usage de la mer. Puisque toute lutte armée – même classique – devient impossible, tout particulièrement en Europe, sauf à risquer le déclenchement de la riposte nucléaire, les grandes puissances sont conduites à une stratégie indirecte qui leur fait reporter leurs objectifs vers ces puissances du tiers-monde auxquelles la mer, seule, donne un accès permanent.

*Directement* parce que les quatre premières puissances nucléaires ont établi leur arsenal nucléaire non seulement sur le milieu terrestre avec les missiles sol-sol balistiques stratégiques mais encore dans le milieu marin avec les missiles mer-sol balistiques stratégiques<sup>2</sup>. Ce n'est pas le lieu ici de distinguer les avantages propres à chacun de ces systèmes : l'instantanéité de déclenchement pour les premiers et la capacité de deuxième frappe pour les seconds (du fait qu'il est difficile d'appréhender dans le milieu marin, obscur, le sous-marin nucléaire lance-engins qui les porte). Mais ce qu'il faut souligner ici, c'est que le sous-marin est devenu une véritable arme stratégique en passant de la condition de simple submersible – au sens latin du terme – qu'il était jadis à celle de véritable sous-marin.

Le sous-marin de jadis n'était en fait qu'un bâtiment de surface capable de s'immerger pour trois ou quatre jours jusqu'à ce qu'il ait épuisé ses réserves d'oxygène ou les réserves en capacité d'ampères-heures de ses batteries électriques. La réalisation de la propulsion nucléaire sur le *USS Nautilus*, pour la première fois, a permis de remplacer le moteur à combustion interne, mangeur d'oxygène, par la simple machine à vapeur qui n'en consomme pas et de réaliser sa mutation en authentique sous-marin<sup>3</sup>.

Le fait nucléaire, qui donne indirectement au milieu une valeur accrue dans sa surface en matière de stratégie classique, lui confère aussi dans son épaisseur une valeur nouvelle en se faisant le refuge de la capacité d'action nucléaire.

---

1. Article paru dans la *Revue de défense nationale* en décembre 1969.

2. Les quatre puissances nucléaires en question sont les États-Unis, l'URSS, l'Angleterre et la France.

3. Le sous-marin nucléaire américain *USS Nautilus* fut lancé en 1954 ; il a été désarmé en 1980.

Le second fait majeur, *le début de l'exploitation économique des océans*, prend toute son importance lorsqu'on le rapproche de la prolifération démographique actuelle et de la croissance accélérée des capacités d'invention mais aussi du déchaînement des appétits. De même, en effet, que l'homme s'est d'abord saisi et servi de la terre ferme uniquement comme lieu de parcours et de chasse puis que, pressé par le nombre et animé de besoins croissants, il s'est fixé et s'est mis à exploiter le sol puis le sous-sol, de même l'homme, après s'être servi de la mer uniquement comme voie de communication et comme terrain de pêche, pressé à nouveau par le nombre, commence à cultiver l'océan et à exploiter son sous-sol. Et puis dans un troisième et ultime stade de développement de l'humanité, après avoir sillonné les premières couches de l'espace, il en viendra sans doute à exploiter ses planètes qui sont à l'espace lui-même ce que les nodules de manganèse sont au fond des océans.

Bien qu'ils aient aperçu les dangers de conflit qui risquaient de surgir au cours de cette nouvelle poussée vers les profondeurs marines, les hommes n'ont pas été capables de s'entendre ni sur la définition des eaux territoriales qui varient, comme on sait, de 3 à 12 nautiques, ni sur celle des zones de pêche, qui s'étendent de 3 à 200 nautiques, ni sur celle enfin des plateaux continentaux<sup>4</sup>. Aussi lorsque, l'inventaire des richesses de l'océan ayant été dressé et les instruments de cette exploitation ayant été construits, certaines matières premières viendront à s'épuiser dans leurs mines actuelles sur la terre ferme et ne se trouveront plus que dans le sous-sol marin, peut-on craindre que les hommes n'agissent comme ils l'ont toujours fait dans le passé, c'est-à-dire ne s'entr'égorgent pour se saisir à tout prix de ce qui vient à leur faire défaut.

Lieu privilégié de la manœuvre, refuge de la capacité d'action nucléaire contre la terre, le milieu marin acquiert ainsi le statut d'objectif dont la possession garantit à son détenteur la puissance économique ou du moins la survie. Ce sont là des constatations presque banales à force d'évidence, mais qu'il était cependant indispensable de rappeler afin de saisir la signification et l'impact d'un troisième fait d'importance majeure dans la conjoncture politique mondiale: la formidable poussée sur mer de l'URSS.

[...] En fait, à lire d'une certaine façon l'histoire de Russie, on n'aurait aucune peine à montrer que la poussée maritime soviétique actuelle a été préparée par trois siècles d'activité, plus ou moins heureuse mais continue, en direction de la mer<sup>5</sup>. Est-elle une aventure en soi ou répond-elle aujourd'hui à un objectif plus vaste ?

---

4. Depuis lors, ces questions ont fait l'objet de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (dite de Montego Bay), signée en 1982 et en vigueur depuis 1994. Elle fixe les eaux territoriales à 12 milles nautiques, les zones économiques exclusives à 200 milles nautiques et le plateau continental au rebord externe de la marge continentale, ou par défaut à 200 milles nautiques.

5. Avec pour dates clés l'arrivée des Russes sur les rivages du Pacifique en 1639, de la Baltique en 1721 et de la mer Noire en 1774. Cette obsession des débouchés maritimes explique pourquoi la Russie refuse aujourd'hui d'abandonner la Crimée.

Elle n'est qu'un des aspects et un des moyens d'une politique globale par laquelle les Soviétiques font concourir à leurs fins quatre lignes de force : la diplomatie, la stratégie, la culture et l'économie. Reculant ici, avançant là, cédant en souplesse sur un point ils reviennent en force sur un autre. Échouent-ils en Indonésie, ils construisent un port à Hodeidah et apparaissent à Aden. Ils débarquent des armes – et avec elles des conseillers – en Syrie, en Égypte et à Alger. Ils perdent une bataille stratégique à Cuba, trop loin du *Heartland*, mais ils s'y maintiennent par l'économie et la diplomatie<sup>6</sup>. Et partout où ils développent ces lignes de force le milieu marin est le support de leur politique globale [...]. Le maître du *Heartland* n'a pas pu étendre par la voie terrestre sa domination sur l'île centrale<sup>7</sup>, mais il s'est donné les moyens de prolonger son action par la mer, de « tourner la dissuasion » si l'on peut ainsi parler, par une manœuvre large, intelligente et à long terme plus efficace [...].

Cette stratégie globale, active et permanente, dynamique sans être agressive, ne court aucun risque majeur. Si en effet la dissuasion couvre bien les parties vitales des continents, elle ne concerne pas les mers : les drames pouvant s'y jouer sans la mettre en cause, rien d'essentiel ne peut s'y perdre en apparence, les populations civiles y restent étrangères et la guerre peut s'y mener entre gens de métier – pas toujours identifiables d'ailleurs – et sans susciter l'épouvante populaire.

Mais il y a plus. Si la guerre sur mer venait à éclater cependant, ou du moins si des violences venaient à s'y multiplier, la Russie pourrait vivre longtemps en régime d'économie autarcique alors que l'Europe occidentale ne le peut pas ; si les courants océaniques venaient à être interrompus elle serait asphyxiée en l'espace de quelques mois. La course aux tonnages géants joue en faveur de l'URSS : une torpille ou une mine envoient au fond le minéralier de 100 000 tonnes ou le pétrolier de 2 à 300 000 tonnes, soit l'équivalent d'un convoi de la dernière guerre, et c'est contre de tels mastodontes que pourraient se déchaîner sous-marins classiques, mouilleurs de mines et sous-marins nucléaires d'attaque lance-torpilles.

Qu'on envisage cette éventualité de la guerre sur mer ou seulement celle d'une crise majeure qui en porterait la menace, il faut que la puissance politique ait les moyens d'y faire face. Elle doit se donner les moyens de contrôler la mer. L'adversaire potentiel dans les deux cas est avant tout le sous-marin, dans ses deux conceptions actuelles, qu'il s'agisse du sous-marin classique mouilleur de mines ou du sous-marin nucléaire

---

6. Influencé par le géopoliticien britannique Mackinder, l'amiral de Joybert analyse la crise de Cuba comme un épisode de la rivalité structurelle entre la puissance du *Heartland* – le cœur de l'Eurasie – et la puissance maritime.

7. L'île centrale ou *World Island* est le nom que Mackinder donne à l'ensemble Europe-Asie-Afrique. L'URSS y contrôle la partie orientale de l'Europe et la partie septentrionale de l'Asie, mais elle ne peut envahir le reste de l'île mondiale sans risquer une guerre atomique.

d'attaque armée de torpilles (par opposition au sous-marin nucléaire lanceur d'engins). Il est donc nécessaire de disposer, d'une part, au large, de forces aéronavales de chasse sous-marine, à base de flottilles d'avions anti-sous-marins, embarqués et basés à terre et de bâtiments lourds anti-sous-marins agissant en étroite coopération et, d'autre part, dans les eaux littorales, les nœuds de routes maritimes, les zones d'atterrissage et les chenaux d'accès aux ports, de bâtiments de chasse aux mines et de forces de contrôle côtier en nombre suffisant.

En se donnant une force nucléaire stratégique la France avait pour objectif d'assurer, quoi qu'il advienne, l'intégrité de son territoire et l'indépendance de sa politique. Mais de nos jours – et c'est bien le sens de la leçon à tirer du développement maritime soviétique – une politique militaire ne peut plus s'attacher à la défense de telle ou telle avenue de la frontière de l'Est ou de la plaine du Nord; elle doit être l'un des instruments d'une politique de défense des intérêts français là où le gouvernement l'estime nécessaire, là où ils s'avèrent vitaux à brève ou à longue échéance.

Il ne peut plus y avoir une stratégie « terrestre » qui ne concernerait la nation qu'au moment du danger d'une invasion devant laquelle serait brandi le spectre de l'apocalypse et d'autre part une stratégie maritime qui ne viserait que l'hypothèse d'un conflit limité à la mer. Il ne peut y avoir désormais qu'une stratégie interarmées qui, à l'abri d'un appareil de dissuasion multiforme, permette à la puissance politique de s'exercer en tous temps et qui soit à la mesure de ses objectifs. Et cette stratégie interarmées ne peut qu'être coordonnée avec les autres lignes de force, diplomatique, économique et culturelle de la politique globale. Ambition trop vaste? Peut-être pas si elle se situe à l'échelle d'une Europe pacifique mais résolue à ne pas devenir le champ de bataille des hyperpuissances hors de leurs sanctuaires. Maintenir intacte notre force nucléaire stratégique, et lui donner le maximum de crédibilité, tel est notre premier devoir. Empêcher qu'elle puisse être tournée par la mer est un devoir non moins impératif [...].

—



# Coutau-Bégarie (1956-2012)

La vie d'Hervé Coutau-Bégarie n'est pas sans rappeler celle de Corbett : ces deux civils, juristes de formation, comptèrent en effet parmi les stratégestes influents de leur temps. Entré à l'École nationale d'administration en 1980, Hervé Coutau-Bégarie poursuivit longtemps de front une carrière aux tribunaux administratifs d'Orléans puis de Paris et une carrière d'enseignant-chercheur en histoire et en sciences politiques, discipline dans laquelle il obtint son doctorat d'État en 1987. L'essentiel de cette seconde carrière fut consacré à la stratégie, à la géopolitique et aux relations internationales. Élu en 1995 directeur d'études à l'École pratique des hautes études et nommé directeur du cours de stratégie au Collège interarmées de défense (redevenu École de guerre en 2011), il exerça ces fonctions jusqu'à sa mort. Il enseigna également au Collège de défense de l'Otan ainsi que dans une quinzaine d'institutions militaires d'Europe, des deux Amériques, du Maghreb et d'Afrique subsaharienne. À la tête de l'Institut de stratégie comparée, de la revue *Stratégique* et de la collection *Bibliothèque stratégique* des éditions Economica, il fut l'un des principaux animateurs de la recherche stratégique française au tournant des XX<sup>e</sup> et XXI<sup>e</sup> siècles.

Auteur d'une trentaine d'ouvrages, Hervé Coutau-Bégarie a prêté une attention toute particulière aux questions maritimes, auxquelles il a consacré plus de la moitié de ses livres et de nombreux ouvrages collectifs. Parmi ces derniers, on retiendra notamment les huit volumes de *L'Évolution de la pensée navale*, véritable entreprise de retour aux sources de cette discipline. Il était en effet convaincu que la tâche la plus urgente était d'inventorier et d'analyser une littérature immense et mal connue, ce qui le poussa également à éditer Corbett en français (*Principes de stratégie maritime*, 1993) et à rééditer les *Théories stratégiques* de Castex (1997).

Mais cet historien était aussi un fin analyste des problèmes navals de son temps, comme le prouvent son rôle dans des groupes d'experts de l'ONU (1984-1985 et 1991-1992) ou ses ouvrages, *L'Océan globalisé – Géopolitique des mers au XXI<sup>e</sup> siècle* (2007) et *Le Meilleur des ambassadeurs – Théorie et pratique de la diplomatie navale* (2010). Enfin, Hervé Coutau-Bégarie fut toute sa vie soucieux d'apporter sa pierre à l'édifice de la Défense nationale : en témoigne notamment son engagement en faveur des forces aéronavales et, plus récemment, un point de situation stratégique dont sont extraites les pages suivantes.

## *Autonomie stratégique française (2008)*<sup>1</sup>

Le but de la présente étude est de s'interroger sur la validité des options continentale ou maritime pour la France. La question semble logique tant l'opposition entre puissance maritime et puissance continentale est entrée dans les esprits, à la suite des travaux célèbres de Mahan et de ses nombreux successeurs. Pourtant l'amiral Castex a bien montré l'erreur de base d'une telle distinction qui doit être pensée en termes d'articulation plutôt que d'opposition. Une stratégie doit prendre en compte simultanément des orientations différentes, concurrentes sur le plan des moyens, mais complémentaires et même inséparables sur le plan des fins. La France, qui possède des frontières continentales et maritimes, a toujours été tiraillée entre ces deux pôles et elle a tenté d'y répondre au prix de compromis naturellement insatisfaisants, mais d'abord dictés par la réalité géostratégique du moment plus que par une pseudo-mentalité continentale qui ferait des Français d'indécrottables terriens. L'histoire maritime de la France est heurtée, intermittente, mais elle a tout de même quelques belles pages à son actif. La France n'aurait jamais atteint un tel rayonnement mondial si elle avait toujours pratiqué une stratégie continentale.

De toute manière, la question n'a plus de sens à l'époque contemporaine sous le double impact de la disparition de l'Union soviétique et du phénomène de mondialisation-globalisation. Il en résulte les deux données fondamentales de la géostratégie française au début du XXI<sup>e</sup> siècle : d'une part, il n'y a plus de menace conventionnelle sur le continent et la prévision ne permet pas d'identifier une résurgence majeure dans les prochaines décennies. Une stratégie à dominante continentale est donc anachronique. D'autre part, l'Europe a fait le choix de l'ouverture au monde et la France ne peut, sans se déjuger de son choix européen, prétendre revenir à une orientation continentale, c'est-à-dire régionale. [Aucun rééquilibrage diplomatique ne peut remettre] en cause les responsabilités mondiales qui découlent, pour la France, de son siège permanent au Conseil de sécurité, de son statut de puissance nucléaire, de ses territoires d'outremer, plus généralement de son rang économique et de son rayonnement culturel.

Dans un tel contexte, il faut résolument penser une stratégie intégrée dès lors qu'aucune armée ne peut prétendre assumer seule le spectre des missions qui découle de la nouvelle donne stratégique. Au sein de cette stratégie intégrée les moyens navals doivent occuper une place importante, dès lors qu'ils sont synonymes de projection de puissance dans la durée et dans l'étendue. Cela suppose une marine équilibrée : la marine est un système

---

1. Il s'agit d'une étude commandée en 2007 par la Délégation aux affaires stratégiques et remise en 2008 sous le titre complet *Autonomie stratégique française et orientation continentale ou océanique : vers une nouvelle donne liée à la mondialisation*.

dans lequel tous les éléments sont en interaction et la réduction marquée de l'une de ses composantes serait de nature à compromettre la viabilité de l'ensemble. Le problème est évidemment d'en convaincre le pouvoir politique dans un contexte budgétaire particulièrement tendu, alors qu'il faut assurer simultanément le renouvellement de plusieurs composantes majeures [...].

Aucun individu raisonnable ne devrait nier les propositions précédentes. Mais les intérêts corporatistes ressurgissent dès qu'il s'agit de déterminer l'optimum qui découle de cette complémentarité entre orientation maritime et orientation continentale. On a souvent dit, et ce n'est pas entièrement faux, que la répartition des moyens entre les différentes armées découlait d'abord d'arbitrages bureaucratiques, en clair de rapports de forces entre elles. Cette position est de plus en plus difficile à tenir dans un contexte de réduction continue des moyens ; en termes relatifs, la France dépense exactement deux fois moins qu'il y a vingt-cinq ans pour sa défense : 1,94 % du PIB contre 3,8 % en 1981<sup>2</sup>. Une telle réduction est difficilement compatible avec la reconduction de l'appareil de défense tel qu'il se présente encore aujourd'hui. [...]

De quelle marine avons-nous besoin aujourd'hui ? Quelle marine pouvons-nous nous offrir aujourd'hui ? Il y a deux manières d'aborder le problème et il n'est pas facile de les faire converger.

## **Quelles fins ?**

### *La caducité du modèle des trois cercles*

Les considérations développées [plus haut] font ressortir la caducité du modèle des trois cercles développé par le général Poirier dans les années 1970. [...]

Il est facile de voir que si ce modèle conserve une signification politique (premier cercle : France, deuxième cercle : Europe, troisième cercle : reste du monde), il a largement perdu sa pertinence stratégique :

– le premier cercle reste caractérisé par l'indépendance, avec le maintien de sa sanctuarisation par une force de frappe nationale. Il n'y a plus d'ennemi identifié ou identifiable, nous sommes toujours, au moins sur ce plan, dans une posture d'attente stratégique avec le maintien des capacités et une veille technologique assurant leur remise à niveau. Aucune évolution notable n'est à prévoir, sur ce plan, dans un avenir proche. Il

---

2. Depuis la rédaction de ces lignes, la part des dépenses militaires a encore chuté pour s'établir aux alentours de 1,5 % du PIB.

y a certes une volonté d'eupéaniser la défense, toujours affirmée par les gouvernements successifs, mais les propositions de dissuasion concertée ou de dissuasion partagée ont buté sur des obstacles politiques insurmontables et il paraît peu probable, malgré le traité dit simplifié, qu'un déblocage intervienne avant la fin de la prochaine décennie. – en revanche, le deuxième cercle a perdu toute signification stratégique avec la disparition de la menace soviétique qui lui donnait sa signification. Ce brouillage entre le deuxième et le troisième cercle, dont témoigne très concrètement la volonté américaine d'une globalisation de l'Otan, est assurément l'une des caractéristiques principales de la nouvelle donne stratégique liée à la mondialisation. La défense de l'Europe ne peut pas se limiter à ses frontières, elle passe par le règlement des crises dans toutes les parties du monde, certes en premier lieu dans ce qu'on pourrait appeler son étranger proche (Afrique, Moyen-Orient) mais pas uniquement : la sécurité du trafic maritime s'étend jusqu'aux eaux de l'Asie du Sud-Est infestées par la piraterie et passe par la prévention de menaces asymétriques de toutes natures.

### *Les nouvelles fonctions de la marine*

[...] Une manière commode d'appréhender les fonctions de la marine est de partir des grandes fonctions stratégiques définies par le Livre blanc de 1994 : dissuasion, prévention, projection, protection. Certes, cette classification n'est pas sans défauts, notamment parce qu'elle place la projection sur le même pied que la dissuasion ou la prévention. Or, la projection n'est pas une fonction, mais plutôt un mode d'action subordonné : il peut y avoir de la projection préventive (avec les déploiements avant le déclenchement d'une crise), et une projection réactive qui relève d'une autre fonction qu'il aurait mieux valu appeler coercition. Mais, pour le présent propos, on s'en tiendra à la classification communément admise.

La dissuasion reste une fonction de premier plan pour les marines des très grandes puissances. Les accords Salt puis Start ont consacré la maritimisation de la dissuasion, avec un transfert de l'essentiel des têtes nucléaires de la composante terrestre à la composante sous-marine<sup>3</sup>. Celle-ci bénéficie d'une quasi invulnérabilité, aucun moyen de détection ne s'étant vraiment révélé efficace. La précision des missiles embarqués est désormais comparable à celle des missiles intercontinentaux basés à terre, leur permettant de remplir n'importe quelle fonction, y compris des frappes contre-forces. L'avenir de la dissuasion embarquée est donc assuré, mais on pourrait assister à une évolution majeure du fait de la prochaine mise au point de la propulsion anaérobie pour les sous-marins : les

---

3. Les accords Salt (*Strategic Arms Limitation Talks*) ont été conclus entre les États-Unis et l'URSS en 1972 et ont été suivis par les accords Salt 2 en 1979. Les accords Start (*Strategic Arms Reduction Treaty*) ont été conclus entre ces mêmes pays en 1991 et suivis par les accords Start 2 entre les États-Unis et la Fédération de Russie en 1993.

sous-marins conventionnels seront désormais capables de rester longtemps en plongée, se rapprochant ainsi, dans une certaine mesure, des sous-marins nucléaires. Par ailleurs, les missiles de croisière à longue portée risquent de se banaliser. La combinaison de ces deux techniques permettra à des puissances de second rang de se doter de dissuasions embarquées «à bon marché», mais d'une réelle crédibilité. Les rumeurs récentes sur les déploiements de sous-marins israéliens dans l'océan Indien contre l'Iran relèvent d'abord de la stratégie déclaratoire, mais de tels scénarios pourraient bientôt devenir une réalité.

Pour l'instant, les seuls pays à disposer d'une dissuasion embarquée sont les membres permanents du Conseil de sécurité. La valeur symbolique de cet atout a été confirmée lors du grand débat britannique du début des années 1980, quand s'est posée la question du renouvellement de la flotte de sous-marins stratégiques britanniques : beaucoup, y compris dans les milieux navals, militaient pour l'abandon d'un programme très coûteux qui risquait de ruiner les forces classiques. Pourtant, le gouvernement de Mme Thatcher a finalement décidé de construire une nouvelle génération de sous-marins stratégiques, car la renonciation au statut de puissance nucléaire aurait marqué un abaissement, probablement définitif, de la puissance britannique. Même si les sous-marins britanniques sont intégrés dans la structure de commandement de l'Otan, leur pavillon n'en donne pas moins à leur gouvernement un argument décisif dans les affaires internationales. La Chine fait le même raisonnement, avec ses efforts désespérés pour se doter, elle aussi, d'une force sous-marine stratégique. Aujourd'hui, elle en possède une, sur le papier au moins, avec son sous-marin *Xia*, mais la fiabilité de celui-ci est douteuse : il n'est pas certain qu'il ait jamais été opérationnel. Le développement de son successeur (type 094) se heurte à de graves difficultés. Lorsque la presse spécialisée américaine dénonce le retour du dragon chinois sur mer, elle répète le scénario des années 1970, quand la menace navale soviétique était constamment surestimée pour faire pression sur le Congrès. La flotte sous-marine russe a connu de graves déboires et la plupart de ses unités ont été désarmées : il reste quand même un noyau de sous-marins en état de naviguer et, si les essais du nouveau missile *Boulava* sont laborieux, les tirs de modèles plus anciens confirment que la force est toujours opérationnelle.

Dans cet environnement, la France tient plus qu'honorablement son rang. L'avenir de notre dissuasion embarquée est assuré, comme on le verra dans la section consacrée aux moyens, sous réserve des incertitudes consécutives à la fermeture de notre centre d'expérimentations du Pacifique qui nous oblige à nous reposer exclusivement sur la simulation<sup>4</sup>. Il y a là un facteur d'influence décisif.

---

4. De 1966 à 1996, la France a testé ses bombes atomiques par des explosions atmosphériques puis souterraines au centre d'expérimentations du Pacifique. Signataire en 1996 du Traité d'interdiction complète des essais nucléaires, elle a démantelé ce centre et s'est reportée sur les essais nucléaires simulés.

Une autre dimension de la fonction dissuasion est l'émergence d'une capacité de défense stratégique avec la mise au point de la défense anti-missiles. On sait combien les États-Unis déploient d'efforts à ce sujet. Il est permis d'être sceptique, dès lors que les difficultés à résoudre sont monstrueuses : de tels systèmes ne pourront jamais avoir qu'une efficacité marginale, ils obéissent à des logiques industrielles, culturelles, politiques plus que véritablement opérationnelles. Le général Poirier avait parlé à leur sujet, il y a déjà plus de vingt ans, de stratégie imaginaire<sup>5</sup>. Certes, on ne peut exclure catégoriquement une percée technologique majeure qui rendrait crédibles de tels systèmes. Cette éventualité reste néanmoins très peu probable dans l'état actuel de nos connaissances. Les moyens français sont trop limités pour qu'ils soient gaspillés dans une telle chimère.

[...] Aujourd'hui, avec la fin de la guerre froide, après les attentats du 11 septembre 2001, on a mieux compris la complexité du système stratégique contemporain, et si la dissuasion reste un pivot de notre politique de défense, elle ne constitue plus l'axe obligatoire à partir duquel il faut légitimer tout le reste, c'est-à-dire ce qui relève de l'action : protection, prévention et projection.

La marine contribue d'abord à la protection. Un gros effort doctrinal a été fait en ce sens avec l'émergence du concept de sauvegarde maritime qui unifie les missions militaires et les missions que l'on appelait auparavant de service public. Elles représentent 30 % d'activité de la marine, ce qui est considérable. Grande nouveauté, elles ne sont plus limitées à la zone côtière et donc aux seuls bâtiments légers ; les menaces doivent être traitées de plus en plus loin, qu'il s'agisse de pollution, d'immigration clandestine, de narcotraffic, de piraterie ou de terrorisme. Après l'échouage de l'*East Sea* sur les côtes provençales en 2001<sup>6</sup>, la marine a mis en place des rideaux de surveillance : l'un au large des côtes, le deuxième dans le détroit de Sicile, le troisième pratiquement à la source, au large des côtes du Moyen-Orient. De la même manière, les interceptions des trafiquants de drogue se font, parfois, en plein milieu de l'Atlantique ou dans le golfe de Guinée ; la lutte contre la piraterie, les contrôles contre le terrorisme ou la prolifération ont lieu dans l'océan Indien, en Asie du Sud-Est, n'importe où. Une marine océanique est nécessaire pour assurer une surveillance qui ne peut être que mondiale.

*Prévention – Projection.* Le contexte stratégique, depuis la fin de la guerre froide, est dominé par les opérations extérieures (Opex). Ce vocable français correspond, dans le langage international, au maintien de la paix, à la restauration de la paix, à l'imposition

---

5. Lucien Poirier, *Les Voix de la stratégie*, Paris, Fayard, 1985.

6. L'*East Sea*, vieux cargo battant pavillon cambodgien, avait été échoué volontairement sur la côte varoise avec à son bord 910 clandestins, kurdes pour la plupart, pris en charge par un réseau d'immigration syrien.

de la paix, avec de multiples variantes. Au-delà des controverses doctrinales, sur leur portée et leur signification (certains estiment qu'elles nuisent au maintien en condition des moyens en vue des opérations de haute intensité qui seraient la véritable vocation des forces armées), le fait massif est la multiplication de ces opérations depuis les années 1980. [...] La diplomatie navale a connu un grand développement, sur deux registres : – la diplomatie humanitaire, de secours aux victimes de catastrophes naturelles (après l'ouragan Katrina aux États-Unis, après le tsunami d'Asie du Sud-Est, très régulièrement après des typhons, en cas de sécheresse...), mais aussi politiques (secours aux *boat-people* vietnamiens à la fin des années 1970<sup>7</sup>, secours aux victimes et aux réfugiés en cas de conflit).

– la diplomatie « politique », qui revêt des formes très diverses : diplomatie préventive, pour enrayer le développement d'une crise, et diplomatie réactive, qui se manifeste lorsque la crise est ouverte ; diplomatie coopérative, lorsqu'il s'agit de venir en aide à un allié, et diplomatie coercitive, lorsqu'il s'agit d'intimider ou de punir un perturbateur ou un ennemi ; diplomatie multilatérale, sous l'égide des Nations unies ou d'une organisation régionale, et diplomatie nationale, qui agit seule en fonction d'intérêts propres. [...]

Les armées françaises ont lancé près d'une opération nouvelle par mois depuis cette époque. Bien que les éléments de comparaison soient incertains, il est déjà acquis que cela place la France au deuxième rang mondial des opérations extérieures.

Moins remarquée que des opérations spectaculaires comme la guerre du Golfe ou la guerre du Kosovo, cette répétition d'opérations peu médiatisées, parfois carrément ignorées, est un facteur décisif de rayonnement de la France. Lorsqu'on parle de stratégie d'influence (concept théoriquement douteux, mais à la mode), on a là un exemple éclatant qui mériterait d'être mieux mis en valeur. Les forces armées ne sont pas là seulement pour s'entraîner en vue d'une guerre générale dont on espère qu'elle ne se produira jamais (mais qu'on ne peut exclure *a priori*), elles sont aussi, au quotidien, des instruments de la politique extérieure de la France. En intervenant avec un professionnalisme remarquable dans toutes les parties du monde, elles confortent le statut de notre pays. Lorsque la France envoie son porte-avions dans l'océan Indien, c'est un événement particulièrement remarqué, tant par les pays de la zone, que par les États-Unis<sup>8</sup> : face au surengagement de leurs forces navales, ceux-ci apprécient à sa juste valeur une telle contribution qui est sans équivalent puisqu'en dehors de

---

7. Ce secours s'est amplifié de 1982 à 1988, la marine française menant alors quatre missions humanitaires au profit des *boat-people* fuyant le régime communiste vietnamien et sauvant 2 100 d'entre eux.

8. Allusion au déploiement du *Charles de Gaulle* dans l'océan Indien de décembre 2001 à mars 2002, dans le cadre de la mission Héraclès : ses appareils contribuèrent efficacement aux combats qui entraînèrent la chute du régime des Talibans en Afghanistan.

l'US Navy, la France est le seul pays à pouvoir mettre en ligne un porte-avions moderne et opérationnel (le *Kouznetsov* russe n'est pas pleinement opérationnel), les autres pays de l'Otan ne disposant au mieux que de porte-aéronefs aux capacités très limitées.

L'analyse de ces opérations est enfin lancée, dans une perspective pour l'instant strictement navale, alors qu'il faudrait adopter d'emblée une démarche interarmées, qui ferait bien ressortir la complémentarité des quatre forces armées. L'armée de l'air est la plus sollicitée en nombre brut d'interventions, mais il s'agit souvent d'opérations ponctuelles, de courte durée. La marine apparaît moins souvent, mais elle est sollicitée pour des opérations qui peuvent être de longue durée et requérir des moyens importants, comme ce fut le cas pour les déploiements au large du Liban dans les années 1970-1980 ou en océan Indien durant la phase finale de la guerre Iran-Irak, durant la première guerre du Golfe ou lors des opérations d'Afghanistan à partir de septembre 2001. On peut arriver à des dispositifs quasi permanents, comme les croisières *Corymbe* dans le golfe de Guinée : il y en a eu quelques dizaines, seules quelques-unes ont attiré l'attention des médias en raison d'évacuations massives de ressortissants. Dans le genre, la guerre du Liban en 2006 a constitué l'exemple le plus récent et le plus retentissant<sup>9</sup>. Mais il y a beaucoup d'autres épisodes non perçus, pourtant significatifs, d'évacuation d'un petit nombre de ressortissants ou de montage d'un dispositif pour le cas où... C'est le quotidien des forces navales françaises et elles ont réussi à faire face à cette surcharge opérationnelle dans un contexte d'attrition des moyens qui atteint des dimensions préoccupantes.

## Quels moyens ?

### *Une situation fragile*

La situation spécifique de la marine est aujourd'hui plus fragile qu'elle n'a jamais été depuis au moins un demi-siècle. La marine a subi un coup terrible dans les années 1960, comme les autres armées d'ailleurs, lorsqu'il a fallu assumer le coût de la création de la force de frappe nucléaire : de 1962 à 1967, un seul grand navire de surface a été mis sur cale, l'*Aconit*. Le choc a pu être amorti grâce à l'effort naval de la IV<sup>e</sup> République dont la V<sup>e</sup> a reconnu les fruits, avec deux porte-avions neufs et une très belle flotte d'escorteurs. Dans les années 1970, un certain rattrapage a pu être effectué avec les sous-marins nucléaires d'attaque, les frégates et les chasseurs de mines tripartites<sup>10</sup>. Mais, à partir des années 1980, la Défense a de plus en plus été utilisée par les gouvernants

---

9. La Marine nationale a alors évacué plus de 7 700 personnes.

10. Ainsi nommés parce qu'ils ont été construits en commun entre la France, la Belgique et les Pays-Bas.

successifs comme variable d'ajustement budgétaire, entraînant, pour la marine, de nouvelles réductions de format et le report régulier de grands programmes, sous-marins nucléaires d'attaque de nouvelle génération et deuxième porte-avions en particulier. De sorte qu'aujourd'hui, deux composantes seulement ont leur avenir assuré :

- la force de dissuasion océanique, avec trois sous-marins nucléaires lance-engins de la classe *Le Triomphant* en service et un quatrième en construction pour admission au service actif en 2010 et avec le développement du nouveau missile M-51 ;
- la composante amphibie, avec les nouveaux bâtiments de projection et de commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre* qui viennent d'entrer en service et dont l'efficacité a été largement démontrée au Liban en 2006.

En dehors de ces deux composantes, toutes les autres sont à renouveler simultanément, avec au moins quatre programmes majeurs :

- le deuxième porte-avions, dont l'admission au service actif est prévue, on devrait plutôt dire souhaitée, pour 2015, si la décision de lancement du programme est officiellement confirmée à l'issue de la révision actuellement en cours ;
- les sous-marins nucléaires d'attaque de la classe *Barracuda* qui doivent remplacer, dans la deuxième moitié de la prochaine décennie, les *Rubis* vieillissants ;
- les frégates multi-missions (Fremm), qui doivent remplacer les actuelles frégates ;
- l'acquisition d'une capacité de frappe contre la terre, avec le missile de croisière naval (MDCN).

Cela fait évidemment beaucoup en même temps et même si tous les programmes cumulés de la marine ne représentent pas une annuité comparable à celle du seul chasseur *Rafale* (en gros 1 milliard d'euros pour la marine contre 1,8 milliard pour le *Rafale*), la tentation est grande de dire qu'il y a au moins un programme superflu et que les autres peuvent voir leur cible réduite [...].

## **Essai d'argumentaire rationnel**

[...]

### *La marine en tant que système*

L'instrument naval présente trois caractéristiques fondamentales qui sont la mobilité, l'endurance et la polyvalence. Certes, il n'en a pas le monopole, mais on peut raisonnablement soutenir qu'il présente la combinaison la plus équilibrée de ces trois caractéristiques. Celles-ci se manifestent tant au niveau stratégique qu'aux niveaux tactique ou opératif, évidemment à des degrés divers.

*La mobilité tactique et opérative* découle des caractéristiques physiques de l'élément marin : un navire peut parcourir jusqu'à 1 000 km par jour. *La mobilité stratégique* découle des caractéristiques juridiques du même élément marin, avec la consécration de la liberté de navigation par de nouveaux droits de la mer y compris à l'intérieur des zones économiques et des détroits internationaux. La marine est ainsi l'instrument privilégié pour des interventions lointaines, comme cela a été montré à de multiples reprises dans l'histoire récente.

*L'endurance tactique* découle de la capacité des navires à opérer longtemps sur zone, sans dépendance directe et immédiate à l'égard des installations à terre. C'est une différence fondamentale avec l'instrument aérien, beaucoup plus rapide, mais impuissant à se maintenir sans infrastructure à terre. *L'endurance stratégique* découle de la capacité de la force navale à maintenir des opérations pendant des durées presque illimitées avec des contraintes politiques minimales, du fait de la limitation de la dépendance à l'égard des pays riverains (grâce au ravitaillement à la mer) et du principe de réversibilité de la présence (le départ d'une flotte déjà à la mer est toujours moins visible que l'évacuation de forces à terre).

*La polyvalence tactique* découle de la capacité du navire à exécuter simultanément différentes missions. Ainsi lors de l'intervention au large du Liban à l'été 2006, la frégate *Jean Bart* a d'abord assuré une mission d'évacuation des ressortissants, puis la protection du dispositif contre la menace des missiles, enfin le ravitaillement du détachement espagnol de la Force intérimaire des Nations unies au Liban. *La polyvalence stratégique* découle de la capacité de la force navale à couvrir toutes les missions du spectre stratégique, des missions de combats de haute intensité aux missions humanitaires et de sauvegarde [...].

Mais cette polyvalence a néanmoins des limites du fait de l'étendue et de la variété des missions stratégiques : dissuasion, maîtrise des mers, projection de puissance, présence, sauvegarde.

La force navale doit être capable d'opérer dans son environnement marin face à des menaces tridimensionnelles (à la surface, au-dessus et au-dessous) et, en même temps, capable d'intervenir à terre pour des missions très variées, de l'évacuation des ressortissants aux frappes en passant par des opérations de renseignement, des opérations spéciales, des opérations amphibies.

La polyvalence stratégique des marines n'a donc pas un équivalent complet au niveau tactique où une certaine spécialisation des instruments est requise en fonction des

menaces et des missions : une frégate anti-sous-marins dispose de moyens anti-aériens limités à son autodéfense, alors qu'une frégate anti-aérienne est capable d'assurer la protection d'un groupe ou la surveillance d'une zone ; tant les navires anti-sous-marins que les navires anti-aériens ont des armes anti-surface mais en quantité et aux capacités limitées.

Il est donc nécessaire de disposer d'une palette de moyens apte à faire face aux différentes menaces et à remplir les différentes missions. Là encore, l'exemple de la récente guerre du Liban est significatif : les BPC ont fait la preuve de leur potentiel énorme pour l'évacuation des ressortissants et le soutien de la force d'interposition. Mais ce succès n'a été possible qu'en raison de l'absence de menaces aérienne ou de surface de grande ampleur (avec toutefois l'avertissement représenté par la menace des missiles : corvette furtive israélienne touchée par un missile C802 de conception chinoise). Une extraction ou une mise à terre de vive force aurait requis un appui-feu et une couverture aérienne qui n'auraient pu être fournis que par d'autres catégories de bâtiments.

Il faut donc concevoir la marine comme un système dans lequel les différents moyens sont en interaction.

1) Les moyens sous-marins assurent le contrôle de l'élément marin lui-même :

- missions de protection des forces contre d'autres sous-marins ;
- missions de renseignement et de contrôle du trafic (Héraclès-*Enduring Freedom*) ;
- mission d'interdiction en cas d'instauration d'une zone de protection ou de blocus (guerre du Kosovo, 1999) ;
- missions spéciales (mise à terre de commandos ; capacité en cours d'acquisition avec les sous-marins *Barracuda*) ;
- missions de frappe contre la terre avec les missiles à changement de milieu<sup>11</sup> tactiques ou préstratégiques (capacité en cours d'acquisition avec le MDCN). Mais cette capacité de frappe est difficile à utiliser en dehors des crises de haute intensité dès lors qu'elle n'est pas réversible : le missile lancé ne peut être rappelé.

La visibilité politique est très faible dès lors que la caractéristique essentielle du sous-marin est sa discrétion ; néanmoins, on peut citer des cas occasionnels de diplomatie du sous-marin (SSBN *Polaris* à Izmir en 1963 pour soutenir la Turquie ; croisières de longue durée des SNA français dans l'Atlantique-Sud, en océan Indien, en Nouvelle-Calédonie [...]).

---

11. C'est-à-dire des missiles tirés depuis le milieu sous-marin, propulsés à travers le milieu aérien et frappant ultimement des cibles situées dans le milieu terrestre.

2) Les moyens aériens embarqués permettent d'assurer :

- la protection de la force navale contre toute menace de surface ou aérienne ;
- la surveillance d'une zone d'opérations très étendue (jusqu'à 200 milles nautiques ou plus de la force navale) ;
- une capacité de frappe réversible contre la terre (Liban)<sup>12</sup> ;
- s'y ajoute un effet dissuasif lié au caractère symbolique du porte-avions (opérations *Saphir* et *Saphir II* lors de l'accession à l'indépendance de Djibouti<sup>13</sup>).

3) Les moyens de surface répondent à la variété des menaces et des missions :

- les bâtiments légers (patrouilleurs et avisos) assurent des missions de police, de sauvegarde et de souveraineté ;
- les bâtiments anti-mines sont essentiels contre une menace peu médiatisée mais omniprésente (les trois quarts des navires de guerre endommagés depuis 1945 l'ont été par des mines ; on recense actuellement 50 pays possesseurs, 20 pays producteurs) ;
- les bâtiments d'escorte font face aux différentes menaces : les frégates anti-sous-marins étaient dominantes à l'époque de la guerre froide face à la flotte sous-marine soviétique ; en déclin relatif ensuite, elles connaissent une résurgence aujourd'hui face à la montée en puissance de nouvelles flottes sous-marines, particulièrement en Asie. De ce point de vue, la marine travaille « à flux tendus » : elle n'a guère plus de frégate ASM que la marine italienne alors qu'elle doit assurer la sûreté de la force océanique stratégique, qui mobilise en permanence une part notable de ses moyens ;
- les frégates anti-aériennes font face à la menace aérienne, elle aussi très répandue et en cours de diversification : protection contre les missiles tactiques ;
- les bâtiments amphibies assurent toutes les opérations d'évacuation de ressortissants, de secours humanitaire ou de projection de force ;
- les bâtiments de soutien garantissent la mobilité et l'endurance de l'instrument naval.

La complémentarité de tous ces moyens est évidente. Ils ne donnent leur plein potentiel que lorsqu'ils fonctionnent en coopération. Dans le groupe aéronaval, le porte-avions est accompagné d'au moins une frégate anti-aérienne, deux frégates anti-sous-marines, un SNA, ainsi que d'un train logistique. Il est donc nécessaire de disposer d'une panoplie complète si l'on veut pouvoir remplir l'éventail complet des missions [...].

---

12. Réversible parce que, contrairement à un missile, un avion peut être rappelé avant d'être arrivé sur son objectif.

13. Le déploiement du groupe aéronaval français dans les missions *Saphir* (1974) et *Saphir II* (1977) permirent alors de dissuader toute action de déstabilisation de la part des alliés régionaux de l'URSS.

## *Le mirage de la mutualisation*

Certes, on peut toujours soutenir que la mutualisation de ces moyens à l'échelle européenne ou atlantique permettra une réduction du format national. On a déjà vu des frégates britanniques ou espagnoles intégrées dans le groupe aéronaval, les forces européennes intégrées comme Euromarfor préfigurent l'objectif d'une force navale européenne intégrée<sup>14</sup>. Ce raisonnement, fréquemment entendu, se heurte toutefois à une objection pratique et une objection politique :

– sur un plan pratique, rien ne garantit que des moyens d'escorte ou de soutien d'un autre pays européen seront disponibles au moment précis où la France en exprimerait le besoin. La réduction de format n'est pas une spécificité française, elle touche toutes les marines européennes ;

– sur un plan politique, les autres pays européens risquent de n'être pas enclins à participer concrètement à une opération qu'ils désapprouvent. Le cas s'est déjà produit, par exemple à la fin des années 1980 lors de l'opération *Capselle*<sup>15</sup>, et on a vu le même scénario, mais en sens inverse, lorsque la France et d'autres pays européens ont refusé de soutenir les États-Unis dans la guerre contre l'Irak en 2003. D'autre part, il est tout à fait contradictoire de prétendre vouloir faire avancer l'Europe de la défense et retrouver une place dans l'organisation militaire intégrée de l'Otan tout en réduisant les moyens que la France pourrait mettre en œuvre. Le poids politique d'un pays en la matière repose plus sur les moyens militaires qu'il peut mettre en œuvre que sur son activité diplomatique : la marine française en a fait l'expérience lors de la crise de Suez en 1956.

Le travers trop fréquent des Français est de prétendre obtenir des avancées diplomatiques au moyen de gestes symboliques forts, au détriment du réalisme stratégique. L'Europe de la défense ne se fera que dans une logique capacitaire plus que dans une logique de sommets et d'initiatives. La stratégie déclaratoire ne peut se substituer à la stratégie des moyens. Si la France peut mettre à la disposition de l'Union européenne ou de l'Otan des forces conséquentes, sa parole aura plus de poids. Aucune initiative symbolique ne pourrait compenser l'abandon du deuxième porte-avions ou la réduction des autres composantes.

## *Essai de prospective*

Bien entendu, il faut toujours se situer dans une logique interarmées. L'axiome fondamental, qui ne souffre aucune discussion, est que la stratégie contemporaine est trop complexe, même sur le seul plan militaire, pour être valablement assumée par une

---

14. La force maritime européenne ou Euromarfor, créée en 1995, associe les marines française, italienne, espagnole et portugaise.  
15. Déploiement du groupe aéronaval français au large du Liban, en 1989, dans le cadre de la guerre entre le général libanais Aoun et les forces d'occupation syriennes.

seule armée, *a fortiori* par une seule arme. Le transport maritime et le transport aérien ne sont pas interchangeables : l'un assure les volumes et la durée, l'autre la rapidité. Les forces de défense ne peuvent être que globales, elles ne doivent exclure aucune capacité dès lors que l'environnement stratégique est toujours susceptible d'évolutions qui peuvent remettre en cause la hiérarchie des fonctions et des modes d'action : après l'effondrement de l'Union soviétique on ne parlait plus que de projection, les attentats du 11 septembre 2001 sont venus replacer au premier plan des préoccupations la protection. Tout le problème consiste dès lors à trouver un juste équilibre entre les impasses dangereuses et le saupoudrage absurde. [...]

La prévision, qui prolonge les tendances existantes, peut être un guide utile si elle est maniée avec précaution. L'observation de l'histoire récente permet de dégager quelques grandes tendances qui ne semblent pas devoir être sérieusement être mises en cause à échéance prévisible :

- il n'y aura pas de résurgence d'une menace conventionnelle comparable à ce qu'a été la menace soviétique. Même si le risque de guerre ne peut être écarté, il demeure néanmoins marginal ;
- la domination technologique des États-Unis a annihilé les velléités de contestation de l'ordre international par des stratégies classiques et a entraîné le transfert de ces contestations sur le terrain des conflits asymétriques. Cette tendance va se poursuivre et s'amplifier dans les prochaines décennies ;
- ces conflits asymétriques vont voir la mise en œuvre de combinaisons de plus en plus élaborées de fanatismes primaires et de moyens perfectionnés, aboutissant à de véritables technoguérillas. La guerre du Liban en 2006 constitue un avertissement extrêmement clair à cet égard ;
- il en résulte que les forces militaires devront, à la fois, s'adapter à ces conflits asymétriques dans lesquels la dimension politique est prépondérante et conserver un haut degré de technicité pour faire face à des menaces de plus en plus perfectionnées ;
- la crainte de l'enlisement dans des guerres et des pacifications sans fin, comme au Kosovo, en Irak ou en Afghanistan, conduiront de plus en plus les puissances établies à développer des forces expéditionnaires hautement réactives et surtout réversibles, avec le souci dominant d'éviter un engagement prolongé.

Il est donc raisonnable de penser que les forces navales auront une place accrue, naturellement non exclusive, dans les stratégies du futur. La France ne fera pas exception à cette règle. Le renouvellement de sa marine conditionne, pour une large part, son statut stratégique et politique de grande puissance. La question posée en 1959 par le général de Gaulle : « Comment, sans sa flotte, la France pourrait-elle mener quelque action que ce soit outre-mer ? » reste toujours actuelle.

## Conclusion

Les propositions qui précèdent ne devraient guère être discutables d'un point de vue stratégique, tant elles se fondent sur l'observation des données historiques et contemporaines, simplement éclairées par le sens commun, qui n'est pas celui du « café du commerce » mais celui dont Clausewitz disait qu'il devait présider à toute action stratégique. La globalisation n'est pas simplement un slogan, c'est aussi une réalité, plus marquée dans le domaine maritime qu'ailleurs. La France s'est engagée résolument dans la voie de l'ouverture au monde, depuis la signature du traité de Rome au moins, et ce mouvement s'est encore amplifié durant la dernière décennie, avec les différents traités qui ont transformé les Communautés européennes en Union européenne. Cela a des avantages, mais aussi un coût, comme on peut le vérifier avec les délocalisations, le déclin ou la disparition de pans entiers de l'industrie nationale face à la concurrence des pays à bas coût, le déficit du commerce extérieur... Ces coûts sont connus et acceptés. Il reste à transposer au plan politique et stratégique le calcul qui a été fait au plan économique.

Si la France veut contribuer à l'émergence d'une véritable identité européenne en politique étrangère, en gestion des crises et finalement en sécurité et défense, il est indispensable qu'elle donne à l'Europe les moyens de cette indépendance. Car l'émergence d'une Europe-puissance, en tout cas d'une Europe indépendante affranchie de sa dépendance à l'égard des États-Unis, ne pourra être obtenue que par la conjonction d'efforts nationaux au sein de laquelle la France occupe par principe une place de premier plan. L'Europe se fait à 26 ou 27 (le Danemark persistant à rester en marge de la Politique européenne de sécurité et de défense, Pesd), mais ses moyens militaires lui sont fournis par un noyau dur composé de quelques pays seulement : le trio France-Allemagne-Royaume-Uni représente 60 % des dépenses d'équipement et 80 % des dépenses de recherche de l'Union. Si nous voulons que la présidence française de l'Union européenne débouche sur une relance de la dynamique de la Pesd après la signature du traité de Lisbonne (2007), la France doit donner l'exemple en mettant à la disposition de l'Union les moyens qui lui permettront, un jour, de conduire des opérations indépendamment de l'Otan.

Or, l'optique dominante procède à l'envers : le choix de l'Europe semble encourager une réduction de l'effort national, comme si le transfert de compétences s'accompagnait d'un transfert de charge. On attend que nos partenaires se substituent à nous dans un certain nombre de domaines. C'est oublier que les programmes menés en commun sont encore très rares et que rien ne permet de pronostiquer une rupture dans un sens positif à brève échéance. L'Europe ne pourra, en aucun cas, être une somme d'impuissances si elle veut exister sur la scène internationale.

Il faut constamment répéter que le cœur du problème réside dans la stratégie des moyens plutôt que dans la stratégie déclaratoire: aucune déclaration de principe ne pourrait contrebalancer l'effet désastreux produit par la remise en cause des grands programmes de défense. Or, les débats autour du Livre blanc et de la Révision générale des politiques publiques convergent vers une réduction inéluctable du format [...].

—



# CONCLUSION

Martin MOTTE

## De l'actualité des classiques

« Sur le champ de bataille, ce qu'on appelle inspiration n'est souvent qu'une réminiscence... »  
NAPOLÉON

La littérature navale d'autrefois suscite parfois des réactions d'agacement : que diable les théoriciens de la marine à voile, ceux du torpilleur ou du cuirassé pourraient-ils nous apprendre sur la cyberguerre et les drones ? Se mettre à leur écoute, c'est à coup sûr avoir plusieurs guerres de retard. Non, décidément, les armées en général et la marine en particulier seraient bien inspirées de troquer leurs historiens contre quelques informaticiens supplémentaires !

De telles réactions ont quelque chose de sain, car trop de défaites ont effectivement sanctionné la momification de la pensée stratégique dans les bandelettes de doctrines surannées. Mais en marine comme ailleurs, le futurisme et la technolâtrie ont aussi leurs dangers : on ne voit pas que les doctrines mirobolantes de la *Revolution in Military Affairs* aient débouché sur des victoires nettes en Irak et en Afghanistan...

La réflexion militaire serait-elle alors condamnée à l'affrontement stérile entre zéloteurs de la dernière averse et sectateurs des neiges d'antan ? Heureusement non, car l'approche technicienne et l'approche historique sont en réalité complémentaires. La première traite des armes et de leurs tactiques d'emploi, soumises à d'incessantes transformations. Mais ces transformations obéissent à une dialectique pérenne, celle de l'épée et du bouclier, quand bien même l'épée s'appelle aujourd'hui missile de croisière et le bouclier contre-mesures électroniques. En outre, armes et tactiques sont mises en œuvre par des combattants qui, génétiquement parlant, n'ont pas changé depuis l'apparition de l'*homo sapiens* il y a 200 000 ans : les marins de Salamine (480 avant Jésus-Christ), de l'Écluse (1340), de Trafalgar (1805) ou de Midway (1942) ont le même cerveau et le même système nerveux, partant les mêmes réactions de base face au danger, au stress, à la blessure et à la mort. Or, comme le disait le maréchal de Saxe au XVIII<sup>e</sup> siècle, le comportement du combattant est bien l'élément central de la guerre.

Les principes généraux de la stratégie présentent la même permanence : qu'on se batte à coups de massue ou d'armes supersoniques, on cherche toujours à surprendre l'adversaire – d'où le principe d'initiative –, à n'être pas surpris par lui – d'où le principe de sûreté –, à déployer sur le champ de bataille plus de forces que lui – d'où le principe de concentration. Semblablement, les spécificités de la guerre navale reflètent aujourd'hui comme hier les caractéristiques pérennes du milieu marin : son immensité, sa vacuité, son uniformité, etc. Même à l'ère des satellites d'observation,

y repérer l'ennemi reste souvent aussi aléatoire que trouver une aiguille dans une botte de foin.

Quant aux configurations géopolitiques, elles évoluent certes au gré des alliances ou des ruptures, mais les héritages de l'histoire et le poids de la géographie introduisent là encore une grande part de continuité: la France est, par exemple, naturellement plus concernée par les équilibres méditerranéens et africains que l'Allemagne.

Dès lors, toute stratégie doit combiner intelligemment les éléments de rupture et les éléments de continuité, tant dans la définition des objectifs que dans l'analyse du contexte et la conduite de l'action. En tactique de même, il s'agit d'utiliser les armes d'aujourd'hui conformément aux principes de toujours. C'est cette articulation entre les données actuelles et les enseignements de l'histoire, tentée jadis par les Daveluy, Darrius et Castex, qui doit présider à la relecture des classiques. Il ne s'agit pas de les prendre au premier degré, car alors ils n'auraient effectivement plus rien à nous dire, mais de percevoir les analogies entre leur temps et le nôtre et de savoir opérer les transpositions nécessaires.

Dans le premier texte de cette anthologie, nous entendons un diplomate espagnol d'il y a quatre siècles conseiller au roi de France de soigner ses relations avec la papauté et de se donner les moyens d'agir sur mer. *Mutatis mutandis*, l'ONU joue ou tente de jouer dans le monde actuel le rôle arbitral que jouait ou tentait de jouer la papauté dans l'Europe de 1600; on comprend donc l'importance du siège permanent dont la France dispose au conseil de sécurité. Mais pour rester digne de cette responsabilité, notre pays doit conserver de bonnes capacités de projection de forces, lesquelles passent nécessairement par une marine puissante; ainsi le conseil d'Antonio Pérez, dans son principe sinon dans sa lettre, est-il toujours actuel.

Actuel aussi l'avertissement donné en 1813 par Barbier de La Serre quant à ces projections de forces: leur réussite militaire initiale ne débouche pas nécessairement sur un succès politique, car les troupes mises à terre peuvent se trouver engluées dans une situation locale inextricable. Les opérations traînent alors en longueur, ce qui accroît leur coût financier, par principe très lourd vu l'élongation logistique qu'elles impliquent. À terme, la seule issue est le retrait, comme l'ont montré les guerres d'Irak et d'Afghanistan<sup>1</sup>. Ce n'est donc pas parce que la projection est techniquement possible qu'elle est politiquement souhaitable, tout étant ici affaire de cas d'espèce.

---

1. Une bonne partie de la logistique occidentale en Afghanistan a transité par voie maritime jusqu'aux ports pakistanais.

Plus actuelles encore les considérations courant de Richelieu à Castex sur l'importance du commerce maritime, bien plus grande en notre début de XXI<sup>e</sup> siècle qu'en aucune autre époque. Un tel mouvement entraîne d'ailleurs un changement de posture stratégique pour la France. De Vauban à la Jeune école en passant par Grivel en effet, nombre de théoriciens navals français étaient partis du constat que le commerce maritime concernait essentiellement l'Angleterre et non la France, puissance à l'économie plus introvertie ; d'où leur choix d'une stratégie asymétrique visant à interrompre les communications vitales des Anglais, qui n'auraient pu nous rendre la pareille. De nos jours, ce calcul ne serait plus valable, la France étant tout aussi dépendante de la mer.

C'est plus généralement l'Occident tout entier qui est maintenant vulnérable à l'attaque de ses communications maritimes. Il l'était déjà pendant les deux guerres mondiales (cf. Castex) et pendant la guerre froide (cf. Joybert), et cette dépendance n'a fait qu'augmenter depuis lors. Il n'est donc pas inutile de relire l'amiral Aube pour avoir quelque idée de la stratégie que pourraient appliquer contre nous nos éventuels adversaires, ou pour décrypter plus rapidement celle qu'ils mettent déjà en œuvre. L'attaque du pétrolier français *Limburg* par des islamistes dans le golfe d'Aden, le 6 octobre 2002, est particulièrement éclairante à cet égard : le bateau-suicide y apparaît comme la version contemporaine du torpilleur de la Jeune école, rang auquel peuvent *a fortiori* prétendre des engins plus élaborés comme les vedettes lance-missiles. Un autre thème évoqué par la Jeune école, le bombardement des villes littorales, trouve aujourd'hui un écho dans le risque de voir des groupes terroristes faire sauter un pétrolier à proximité immédiate d'un grand port – c'est l'un des scénarios qui motive les missions dites de sauvegarde maritime.

Mais on s'illusionnerait dangereusement en ne comptant qu'avec les menaces non-étatiques. La course aux armements navals dans l'océan Indien et en Extrême-Orient, les rivalités dont font l'objet certains archipels en mer de Chine sont grosses de crises pouvant, par le jeu des alliances, impliquer les États-Unis et l'Europe occidentale. Plus près de nous, les événements de Syrie et d'Ukraine ont ravivé les tensions Est-Ouest et suscité d'importants déploiements de forces en Méditerranée orientale. La guerre navale de haute intensité n'est donc pas une hypothèse anachronique. Si elle venait à éclater, on verrait sans doute le parti le plus faible adopter la posture de la *Fleet in Being* théorisée par Bigot de Morogues et le parti le plus fort chercher les moyens d'acculer l'adversaire à la bataille telle que la pensaient Grenier, Barbier de La Serre, Lapeyrouse-Bonfils ou Daveluy. Certes, à première vue, cette bataille n'aurait plus grand-chose de commun avec les schémas tactiques qui leur étaient familiers : les flottes s'y présenteraient en un dispositif beaucoup plus dilué, conséquence de l'allongement des distances

de détection et d'engagement ainsi que du potentiel de destruction des armes, en particulier, nucléaires. Mais cela ne signifierait pas la fin du principe de concentration : bien qu'apparemment dispersés, les bâtiments d'une même escadre garderaient une formation leur permettant de concentrer leur puissance défensive contre une même menace et leur puissance offensive contre un même objectif.

Une autre leçon à retenir des classiques est le principe de liaison des armes, théorisé par Castex à propos des forces de surface et des forces sous-marines, et par Barjot à propos des forces de surface et des forces aéronavales. Il y a là un précieux antidote au fantasme récurrent de « l'arme absolue », auquel prédispose la mentalité techniciste de notre temps. L'efficacité maximale ne saurait dépendre d'une seule arme, si redoutable soit-elle, parce que toute arme a sa parade ; le succès suppose donc l'emploi complémentaire de plusieurs armes, qui sature les possibilités de riposte de l'ennemi tant au plan matériel – car telle parade valable contre la menace A ne l'est pas contre la menace B – qu'au plan intellectuel et nerveux.

Il importe également de garder à l'esprit que l'action de la marine n'est pas à elle-même sa propre finalité, mais s'inscrit dans une stratégie générale aux multiples déclinaisons. Richelieu en était déjà très conscient, bien plus que Daveluy et Darrieus qui, en bons disciples de Mahan, eurent trop tendance à réduire la guerre en général à la guerre navale et celle-ci à la bataille décisive. Revenu de cette erreur, Castex explora systématiquement la liaison des diverses stratégies particulières, contribuant ainsi à l'émergence d'une stratégie interarmées. Les deux guerres mondiales jouèrent un rôle essentiel dans ce processus, *via* notamment les grandes opérations amphibies dont l'amiral Lemonnier se fit le théoricien après en avoir été un praticien.

Enfin, on ne peut qu'être frappé de la permanence des objectifs poursuivis par la France en matière de politique maritime : sa longue lutte contre l'Angleterre, dont on trouve une expression datée mais flamboyante sous la plume de Malouet, visait à empêcher une seule nation d'accaparer les mers aux détriments de toutes les autres. C'est ce principe que consacre le droit maritime actuel qui s'efforce de concilier au mieux la souveraineté des États dans leurs eaux littorales, leurs intérêts économiques au large de ces eaux et la liberté de navigation pour tous. À ce titre, le bras de fer pluriséculaire soutenu par la marine française n'a pas été vain.

La lecture ou la relecture des classiques n'est donc pas qu'un passe-temps d'érudit. À l'expérience propre de l'officier d'aujourd'hui, nécessairement limitée aux cas de figure qu'il a rencontrés, elle ajoute celle, beaucoup plus vaste, des générations antérieures. Exerçant l'esprit au champ des possibles tactiques et stratégiques, elle

aide à distinguer, sous l'écume d'une actualité toujours changeante, la récurrence de configurations politico-militaires somme toute limitées et la permanence des principes. Ainsi donne-t-elle à l'homme d'action un recul qui peut lui éviter de paniquer devant l'apparente nouveauté des situations auxquelles il est confronté.

# POSTFACE

Guy LABOUÉRIE

## Une terre-océane...

« *La mer... la mer, c'est la vie du futur.* » PAUL CLAUDEL

Cette confiance de Paul Claudel à Saint-John Perse il y a un siècle permet de mesurer le chemin parcouru par l'humanité, ce vers quoi elle peut tendre et le temps qu'il a fallu aux humains que nous sommes pour découvrir puis conquérir la planète au cours des trois âges mécaniques qui, se succédant et se complétant, nous ont conduits à la situation actuelle : le pied, instrument de la découverte il y a quelques millions d'années ; le cheval, instrument du commerce et de la guerre il y a de l'ordre de 10 000 ans ; et enfin, succédant aux très nombreux navires de navigation côtière, le vaisseau transocéanique inauguré par les Chinois même s'ils n'ont pas saisi, au début du XV<sup>e</sup> siècle, la possibilité de conquérir le monde, ce que fera l'Europe occidentale à partir de 1492... ouvrant la première mondialisation commerciale et culturelle.

À partir du moment où l'océan s'est révélé praticable en haute mer par l'homme, ses caractéristiques et possibilités conduiront, dans leur domaine, les acteurs maritimes à se séparer radicalement des idées des terriens qui agissaient dans des espaces pleins, clos et limités. Pendant longtemps leurs théories et stratégies maritimes n'ont eu que peu à voir avec celles du monde terrestre, car les caractéristiques générales de l'océan étaient bien plus complexes que celles qu'impose la vie à terre. L'océan est avant tout le lieu par excellence d'une hétérogénéité plurielle (courants, dangers découvrants, marées, vagues, houles, côtes, immersions, nature des fonds, salinités, températures, vitesses sur, sous et au-dessus, habitat animal, conditions acoustiques et électromagnétiques, phénomènes particuliers : tsunamis, seiches, tourbillons, météos), et un univers hétérogène à cinq dimensions (latitude, longitude, temps, profondeur, altitude) où les rythmes de toutes sortes, physiques, matériels et humains, ont une importance considérable. Mais sa contrepartie positive est la multiplicité des conduites possibles dès lors qu'elle est perçue, étudiée, adaptée et mise au service d'un projet.

Sans projet, il est inutile de quitter le port. Aucun navire n'appareille pour ne rien faire au large. Ce projet n'a de sens, comme l'ont vécu les Britanniques, que par son évaluation générale : « Mes frontières sont les côtes des autres pays. » Cela donne l'habitude d'une vision mondiale et internationale avec toutes les conséquences culturelles, commerciales et politiques que cela implique. C'est au monde entier que le marin doit rapporter ce qu'il fait, ce qu'il sent, en fonction des finalités qui lui sont demandées ou ordonnées, et d'avoir cette vision globale ne l'empêche nullement, au

contraire, de mener les actions locales ou régionales nécessaires. On l'a constaté avec la campagne britannique des Malouines.

Par ailleurs, cette immensité impose une capacité d'information/intelligence omnidirectionnelle et permanente. Cette information est essentielle pour une analyse complète et évolutive de la situation, déjà recommandée par Sun Tse pour les mêmes raisons d'immensité et d'hétérogénéité de la Chine du V<sup>e</sup> siècle avant Jésus-Christ. Cette analyse continue est à la base de la réussite ou l'échec d'un projet. À la base, il y a un considérable travail à faire sur le temps, temps pluriel, celui de la mer, celui de l'autre ou des autres, le sien propre et celui des siens, celui des matériels et équipements, celui de la logistique, celui de l'information... impliquant une double exigence d'anticipation et d'innovations technologiques, tactiques et opérationnelles. L'océan a le temps et favorise la permanence en même temps que la mobilité. Pour cela, il faut privilégier les manœuvres de faible énergie, favorisant les surprises avec continuité de la recherche de l'information et de capacité d'action instantanée. Fondée sur une double approche spatio-temporelle, le long terme avec la durée de la navigation et l'immédiate « avec » les éléments, quels qu'ils soient, qu'il faut apprendre à connaître, avec qui il faut savoir ruser, et devant qui il faut savoir s'incliner si nécessaire. Cela donne au marin une tournure d'esprit proche de certaines écoles de l'Orient extrême. C'est pourquoi l'océan est le lieu de prédilection des manœuvres indirectes. Fille de Sun Tse et des grandes nations maritimes, la victoire sur un espace immense s'obtient en « faisant peser sur l'autre l'exercice d'une menace silencieuse sur un vaste désert inconnu... où il n'y a ni front ni arrière... où ce que l'on va chercher ce n'est pas un point faible ou un point fort, mais celui le plus mal défendu que l'on frappera sans pitié. » (Lawrence) C'est la meilleure illustration des principes d'incertitude et de foudroyance. Cela nécessite l'invention de procédés multiples, et exige une attention d'autant plus fine sur les mesures anti-surprise et anti-hasard, car l'hétérogénéité sert aussi l'autre.

Lieu idéal pour les stratégies indirectes et les surprises de toutes natures, seul un ensemble de moyens complémentaires s'appuyant les uns les autres peut répondre à l'immensité et aux hétérogénéités de l'océan. C'est la notion de dispositif ou Task Force, où les systèmes pyramidaux sont subordonnés chaque fois que nécessaire au profit de la transversalité. Cela implique la délégation, en tant qu'ouverture d'un espace de liberté pour le ou les subordonnés, à tout niveau, et le commandement par veto sauf à immobiliser rapidement toute la chaîne de décision et d'exécution. La responsabilité finale reste toujours l'apanage d'un seul aux qualités de synthèse, de décision et de résolution indispensables pour tout patron, qu'il soit militaire, entrepreneur ou politicien. C'est semble-t-il ce qui a manqué aux Américains en Irak malgré leur brillante démonstration militaire.

Ce qui s'acquiert alors et se développe dans ce contexte général, c'est une mentalité océane que l'on trouve chez les peuples de l'Europe du Nord et du monde anglo-saxon (*sea minded*), mentalité qui « prend en compte une vision globale permettant de dominer les hétérogénéités, ne cherche pas les conquêtes inutiles mais le contrôle continu, souple et intelligent des flux de toutes natures qui parcourent l'océan ». C'est ce qu'avaient compris les Grecs avec leurs cités-filles pour construire leur empire commercial en Méditerranée, et évidemment les Britanniques s'emparant de toutes les positions clés du commerce international par des OPA guerrières sur leurs premiers conquérants, espagnols, portugais et même français, et en le proclamant sans fard. « Votre flotte et votre commerce sont si étroitement liés et ont une telle influence l'un sur l'autre qu'ils ne peuvent être séparés. Votre commerce est la mère et la nourrice de vos marins ; vos marins sont la vie de votre flotte ; et votre flotte est la sécurité et la protection de votre commerce. Tous deux réunis sont la richesse, la force, la sécurité et la gloire de la Grande-Bretagne », disait déjà Lord Haversham, il y a deux siècles devant le Parlement britannique.

À partir de ces situations et des conflits qu'elles provoquaient se sont ainsi élaborées diverses théories stratégiques, en particulier sur l'opposition puissance de mer/puissance de terre, tandis que les moyens maritimes militaires connaissaient une véritable explosion avec l'aviation embarquée, la propulsion nucléaire et l'accès à l'espace avec d'immenses conséquences sur la politique des États concernés et sur la composition de leurs flottes. C'est ce qui manque depuis des décennies à certains pays européens, dont la France, qui n'arrivent pas à croire que tout a changé, que les mauvaises recettes du XIX<sup>e</sup> siècle n'ont plus d'application désormais, et que devant les déconvenues des citoyens il ne serait peut-être pas inutile d'observer ce que font les pays d'esprit maritime et comment travaillent les marins...

Face à cette situation totalement différente de celle des siècles passés, on constate en effet un trouble de plus en plus grand des décideurs politiques entraînant, pour les États, des comportements de plus en plus étranges, par difficulté, refus ou incapacité de comprendre cette profonde mutation. Nous sommes désormais sur une *terre-océane* où la situation stratégique mondiale, autrefois qualifiée puissance de mer/puissance de terre, évolue à un degré bien plus complexe vers une situation où la maîtrise de l'espace a au moins autant sinon plus d'importance que l'arme nucléaire. Aussi, pour se saisir globalement de l'avenir des personnes, des entreprises et des États, faut-il des approches différentes de celles du XX<sup>e</sup> siècle toujours en cours et il appartient aux théoriciens de se pencher sur ce nouveau paradigme pour tenter d'en faire jaillir des règles et propositions acceptables par l'ensemble des peuples. Ce devrait être le travail de l'ONU ou au moins de l'Union européenne.

Mais, dans l'immédiat, il y a un considérable travail à faire pour changer de mentalité et abandonner définitivement une pyramide, devenue paralysante comme l'armure de Saül face à David, pour prendre le large avec une pensée et des dispositifs d'esprit océanique. Immense travail, immense effort ! Espérons que petit à petit, sous la conduite de véritables et nouveaux stratèges, hommes de réflexion, de synthèse et d'audace, les différents pays de la *planète-océane*, au premier rang desquels la France et l'Union européenne, sauront s'en persuader et se pénétrer de cet esprit. L'Europe possède dans sa jeunesse la pâte humaine nécessaire, mieux peut-être que bien d'autres régions du monde pour le moment. À nous de relever le défi et de trouver, au-delà de tous les discours, le chemin de la pensée et de l'action sur la planète-océane.



# BIBLIOGRAPHIE

---

Pour le contexte historique, on se référera aux ouvrages de Philippe Masson, *Histoire de la marine* (2 tomes), rééd., Paris-Limoges, Lavauzelle, 1992 ; de Jean Meyer et Martine Acerra, *Histoire de la marine française, des origines à nos jours*, Rennes, Ouest-France, 1994 ; d'Étienne Taillemite, *Histoire ignorée de la marine française*, rééd., Paris, Perrin, 2010 ; à compléter par Philippe Vial (dir.), *L'histoire d'une révolution – La Marine depuis 1870*, *Études marines* n° 4, CESM, 2013.

Pour les repères biographiques, on consultera Étienne Taillemite, *Dictionnaire des marins français*, 2<sup>e</sup> éd., Paris, Tallandier, 2002.

Sur Richelieu, voir Pierre Castagnos, *Richelieu face à la mer*, Rennes, Ouest-France, 1989.

Sur Vauban, voir Patrick Villiers, présentation du *Mémoire concernant la course* dans *Les Oisivetés de Monsieur de Vauban*, édition intégrale établie sous la direction de Michèle Virol, Seyssel, Champ Vallon, 2007, pp. 323-333.

Sur Bigot de Morogues et Grenier, voir Michel Depeyre, *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Paris, Economica, 1998. À compléter par François Caron, « La stratégie navale française au temps de la marine à voile », in Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *La Lutte pour l'empire de la mer*, Paris, Economica, 1995, pp. 163-195.

Sur les auteurs du XIX<sup>e</sup> siècle, voir Michel Depeyre, *Entre vent et eau – Un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques, 1790-1890*, Paris, Economica, 2003. À compléter par Martin Motte, « La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils », *Revue d'histoire maritime* n° 16, 2012.

Sur les auteurs de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle, voir Martin Motte, *Une éducation géostratégique: la pensée navale française, de la Jeune école à 1914*, Paris, Economica, 2004. À compléter par Henri Darrieus et Bernard Estival, *Gabriel Darrieus et la guerre sur mer*, Vincennes, Service historique de la marine, et par le livre à paraître de l'amiral Benoît Chomel de Jarnieu sur Daveluy.

---

Sur Castex, voir les deux livres d'Hervé Coutau-Bégarie, *Castex, le stratège inconnu*, Paris, Economica, 1985, et *La Puissance maritime – Castex et la stratégie navale*, Paris, Fayard, 1985.

Sur Hervé Coutau-Bégarie, voir l'ouvrage collectif de l'Institut de stratégie comparée *Hervé Coutau-Bégarie, 1956-2012: l'homme, l'historien, le stratégiste*, Paris, Economica, 2014 (à paraître).

# CONTRIBUTEURS

---

**Emmanuel Boulard**, officier de marine (école navale 1988) et breveté de l'École de guerre (2006), a notamment servi à bord de bâtiments de surface et de sous-marins. S'intéressant à la défense des côtes, il lui a consacré sa thèse de doctorat d'histoire (2013).

**Mehdi Bouzoumita**, titulaire d'un master de l'université Paris-I en histoire des relations internationales, se consacre à l'étude de la stratégie navale. Il a notamment été chargé d'études au Centre d'études stratégiques de la Marine.

**Benoît Chomel de Jarnieu**, amiral (2e S), a notamment été inspecteur général des armées. Il est en outre un arrière-petit-fils de l'amiral Daveluy, sur lequel il prépare une biographie d'ensemble, à paraître prochainement.

**Hugues Eudeline**, capitaine de vaisseau (R), est diplômé de l'US Naval War College et docteur en histoire militaire, défense et sécurité de l'École pratique des hautes études. Consultant, il est l'auteur de nombreux articles sur la sûreté maritime et le terrorisme.

**Guy Labouérie**, entré à l'école navale en 1953, se spécialise dans la lutte anti-sous-marine. Il commande plusieurs bâtiments de combat, dont le *Montcalm*, lors des opérations Olifant devant Beyrouth. En 1988, il prend le commandement de l'opération Prométhée et de la zone maritime de l'océan Indien. Il occupe le poste de directeur de l'École supérieure de guerre navale avant de quitter la marine en 1992. Membre de l'académie de Marine et membre de l'Institut de Locarn en Bretagne, il a également été professeur associé à l'université de Rennes-I. Auteur d'une dizaine d'ouvrages, le vice-amiral d'escadre (2S) Labouérie publie de nombreux articles dans la revue *Études* ou la *Revue de défense nationale* consacrées à la stratégie. Ses réflexions sont regroupées dans des livres de référence comme *Stratégie : réflexions et variations* (1993), *Défense et océans* (1994), ou encore *Réflexions de Nicolas Polystratu* (2011).

**Colomban Lebas** est chef de la section académique du Centre d'études stratégiques de la Marine. Chercheur associé au centre de géostratégie de l'ENS-Ulm, il enseigne également aux Hautes études internationales et politiques ainsi qu'à Sciences po Paris.

---

**Martin Motte** est maître de conférences en histoire de l'université de Paris-Sorbonne, en détachement aux écoles militaires de Saint-Cyr Coëtquidan. Il enseigne également à l'École de guerre et au Centre d'études stratégiques de la Marine.

**Lars Wedin**, capitaine de vaisseau de la Marine suédoise, a notamment été chef du Bureau stratégie à l'état-major de l'Union européenne. Membre associé de l'académie de Marine, il est l'auteur d'un ouvrage sur la pensée militaire française, *Marianne et Athéna*.

Les numéros publiés :

N°1 - *L'action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes.*  
*La place de l'autorité judiciaire.* Octobre 2011

N°2 - *Planète Mer. Les richesses des océans.* Juillet 2012

N°3 - *Mer agitée. La maritimisation des tensions régionales.* Janvier 2013

N°4 - *L'histoire d'une révolution. La Marine depuis 1870.* Mars 2013

N°5 - *La Terre est bleue.* Novembre 2013

N°6 - *Les larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française...* Mai 2014

## LES PUBLICATIONS DU CESM

---

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse cinq publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

### *Études marines*

Cette revue est une plongée au cœur du monde maritime. Qu'elle fasse intervenir des auteurs reconnus sur des questions transversales ou qu'elle approfondisse un thème d'actualité, elle offre un éclairage nouveau sur la géopolitique des océans, la stratégie navale et plus généralement sur le fait maritime.

### *Cargo Marine*

Disponible sur le portail internet du CESM, les études de fond réalisées par le pôle Études et les articles rédigés par ses partenaires offrent un point précis sur des problématiques navales et maritimes.

### *La Hune du CESM*

Cette veille bimestrielle, disponible sur internet, synthétise les articles de la presse nationale et internationale concernant l'actualité maritime. Cette synthèse répertorie plusieurs grandes thématiques : politique et doctrine, marine de guerre, industrie navale et domaine maritime

### *Brèves Marines*

Diffusée par mail, cette publication offre chaque mois un point de vue à la fois concis et argumenté sur une thématique maritime d'actualité. Elle apporte un éclairage synthétique sur des thèmes historiques, géopolitiques et maritimes.

### *Les @mers du CESM*

Cette revue de veille bihebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime. Elle permet à ceux qui le désirent d'être tenus informés des récents événements maritimes.

Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :  
[cesm.marine.defense.gouv.fr](http://cesm.marine.defense.gouv.fr)

ISSN 1292-5497

Dépôt légal mai 2014

Achévé d'imprimer au 2<sup>e</sup> trimestre 2014

Impression Sipap Oudin

Réalisation Marie-Laure Jouanno et Virginie Vernevaut



# LES LARMES DE NOS SOUVERAINS

---

La pensée stratégique navale française...

« Si la flotte française, en tonnage, arrive aujourd'hui en sixième position après celles des États-Unis, de la Russie, de la Chine, de l'Angleterre et du Japon, elle appartient au trio de tête avec l'US Navy et la Royal Navy en termes de capacités opérationnelles. Quant au domaine maritime de la France, il est le deuxième au monde avec 11 millions de kilomètres carrés de zones économiques exclusives réparties dans tous les océans, hormis l'Arctique. Pour un pays soi-disant prisonnier de son atavisme continental, ce n'est tout de même pas si mal!

Il faut donc se libérer des mythes incapacitants et aller de l'avant. La découverte ou la redécouverte de la pensée navale française peut y contribuer. C'est dans cet esprit qu'a été conçue cette petite anthologie. »

**Martin Motte**

Maître de conférences en histoire contemporaine (université de Paris-Sorbonne)



**N°6 – Mai 2014**  
Centre d'études stratégiques de la Marine

