

PRESSES
UNIVERSITAIRES
DE FRANCE

Henri Legohérel

Histoire de la Marine française

024498926 L

QUE SAIS-JE ?

Histoire de la Marine française

HENRI LEGOHÉREL

de l'Académie de Marine
Professeur à l'Université d'Angers

D2



1999 - 54047



DL 26 AVR. 99 17994

Pour Annick

DU MÊME AUTEUR

- Les trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, Cujas, 1965 (ouvrage couronné du grand prix de l'Académie de Marine, 1963).
Les cahiers de doléances de Morlaix pour les États généraux de 1789, *Rev. hist. de droit fr. et étr.*, 1962, p. 180-247.
Le parage en Touraine-Anjou au Moyen Age, *Rev. hist. de droit fr. et étr.*, 1965, p. 222-246.
Reparatio temporum, Iura, 1965, p. 76-104.
La Commission de liquidation des dettes de la Marine et des Colonies (1758-1768), Public. de la Faculté de Droit de Dakar, Paris, 1968, 32 p.
Marine ancienne et droit moderne, *Bull. nantais de documentation historique de la Marine*, 1969, n° 1.
Collaboration à l'ouvrage de Jean Imbert, *Histoire économique des origines à 1789*, Paris, PUF, 3^e éd., 1979.
Histoire du Droit public français, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 3^e éd., 1994.
L'économie des Temps modernes, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 2^e éd., 1997.
Histoire du droit international public, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1996.
A la recherche du droit maritime ancien dans les textes de la tradition biblique, *Communication et mémoires de l'Académie de Marine*, 1991-1992, n° 2.
Philippe-Auguste et l'énergie marémotrice, *Communications et mémoires de l'Académie de Marine*, 1993-1994, n° 1.

ISBN 2 13049626 1

Dépôt légal — 1^{re} édition : 1999, avril

© Presses Universitaires de France, 1999
108, boulevard Saint-Germain, 75006 Paris



Chapitre préliminaire

DES CAPÉTIENS AUX VALOIS : L'APPRENTISSAGE DE LA MER

Dès le x^e siècle, l'Europe s'est repliée sur elle-même ; sans que les invasions arabes y aient eu une part décisive, l'économie féodale, domaniale et autarcique, a supplanté l'économie commerciale et maritime. Seules subsistaient deux fenêtres modestement ouvertes à Venise vers l'Orient et en Flandre vers le Nord. Au cours des siècles précédents, la Gaule a cependant accueilli des populations de tradition maritime : les Bretons, d'origine celtique, qui, refoulés d'Angleterre, se sont installés en Armorique aux v^e et vi^e siècles, les Normands, qui, en se sédentarisant sur cette terre qui deviendra la Normandie, y apporteront une longue expérience de la mer, et les Provençaux qui, face aux sarrazins dès le ix^e siècle, ont très tôt affirmé leur individualité. L'histoire de la langue maritime montre bien les apports nordiques et méditerranéens ; peu de mots sont de souche latine. Beaucoup proviennent du monde scandinave : esquif, barque, étrave, mât, hauban, tribord, babord, tanguer, cingler, etc. D'autres sont d'origine méditerranéenne, et plus particulièrement génoise : misaine, gaillard, calfat, cabestan, timon, drisses, amures, poulies... Les marins arabes y ont aussi leur part : amiral (*émir al bahar*, le prince de la mer) et arsenal (*daar sanaa*, la maison du travail).

En 987, l'avènement de la dynastie capétienne n'a rien changé. Les Capétiens étaient étrangers à ce qui se passait sur la mer alors que les Normands repartaient vers

de nouvelles épopées. A la fin du XI^e siècle commencèrent les Croisades dont beaucoup se firent par mer : traversées surréalistes sur des flottes hétéroclites composées de bateaux longs ou ronds selon leur type et leur taille, de manœuvre difficile ; les conditions de vie y étaient plus qu'approximatives, la foule des passagers y apercevant la mer pour la première et, souvent, la dernière fois. Mais les Croisades ont renforcé les relations entre l'Europe du Nord et la Méditerranée, ramené les Européens sur les routes de l'Orient et appelé leur attention aux choses de la mer.

En France, deux événements ont contribué à renforcer cette tendance : l'extension du domaine royal, d'où naîtra le territoire national, et la guerre de Cent ans.

I

L'extension du domaine royal vers la mer commença en 1183 lorsque Philippe-Auguste reçut le Boulenois et l'Artois avant de s'emparer de la Normandie (1204) puis de contrôler le Poitou, la Saintonge et l'Aunis (1224). A Boulogne, Rouen et La Rochelle, la terre capétienne s'est ouverte sur la mer. Profitant de la Croisade des Albigeois, Louis VII annexa le Languedoc et, quelque temps plus tard, Charles d'Anjou, frère cadet de Saint Louis, en épousant Béatrice de Provence va préparer la réunion (qui interviendra ultérieurement en 1481) de la Provence au royaume. A la fin de la guerre de Cent ans, la Guyenne et une partie de la Gascogne sont passées sous la souveraineté française. A l'aube des Temps modernes, les frontières de la France avaient atteint tous les espaces maritimes bordiers de ses côtes. L'œuvre fut parachevée au XVI^e siècle par les mariages bretons de Charles VIII et de Louis XII et la restitution de Calais, puis par les adjonctions de Dunkerque, de la Flandre du Sud et du Roussillon au temps de Louis XIV, de la Corse sous Louis XV, enfin de Nice en 1860.

Aussitôt que le premier Capétien, Philippe-Auguste, eut atteint la mer, la France fut appelée à y prendre place. Les efforts sur mer de ce monarque n'ont pas été couronnés de succès. Déjà, faute de moyens navals, il n'a pu reconquérir que la Normandie continentale, les îles restant anglo-normandes. Mais l'excommunication de Jean sans Terre et ses difficultés face à ses barons révoltés ont fait perdre au roi d'Angleterre

beaucoup de ses gens de mer. Philippe-Auguste, alors maître du pas de Calais, prépare une flotte de débarquement outre-Manche ; 1 700 nefes sont rassemblées à *Damme*, en Flandre sur l'estuaire du Zwyn, en mars 1213, qu'une flotte anglo-flamande viendra incendier. Désabusé, et plus familier de la guerre terrestre, le roi remarqua que « les Français connaissent peu les voies de la mer ». Pourtant une armée française passa en Angleterre, conduite par le futur Louis VII, et atteignit Londres. L'opération échoua cependant ; la flotte française n'était qu'un rassemblement hétéroclite de navires, marchands pour la plupart, de tonnage et d'allure disparates. Pour la manœuvre en mer, il fallait recourir au service d'excellents marins, mais aventuriers et pirates, tels *Savari de Mauléon* et surtout *Eustache le Moine* basé à Serk, qui tenait la Manche. Malgré l'échec, cette expédition avait révélé une mission nouvelle pour la flotte, autre que celle, traditionnelle, de veiller à la sécurité des côtes et des ports : maîtriser un espace marin le temps du passage d'un corps expéditionnaire ou d'un convoi de commerce et assurer les liaisons avec les bases continentales.

Saint Louis, soucieux de s'affranchir de la tutelle des cités italiennes et d'être maître de ses projets de croisade, fonda *Aigues-Mortes* à partir de 1240. Base navale, Aigues-Mortes était un port militaire et un arsenal comportant chantiers et magasins d'approvisionnements. Si l'objectif ponctuel de la croisade n'appelait pas la constitution d'une flotte permanente, Saint Louis va cependant armer une *flotte de transport et de combat*, pour la première fois en France, correspondant à ses besoins et prête à appareiller selon ses directives. L'organisation des forces navales s'annonçait comme une forme du développement de l'État ; un signe sans équivoque fut l'institution de l'office d'*amiral*, chargé du commandement des navires du roi et dont le premier titulaire fut Florent de Varennes.

C'est à *Philippe IV le Bel* que revient l'honneur de la fondation de la marine française. De son règne date l'ébauche d'un noyau permanent des forces navales au service de la Couronne. Prudent et réaliste, il abandonna les rêves méditerranéens et concentra son attention sur la nouvelle zone stratégique de la Manche et du golfe de Gascogne. Des enquêtes conduites en 1295-1296 révélèrent la nécessité d'un chantier et d'un arsenal situés à proximité des zones d'opération. Le choix se porta sur Rouen où fut installé le *Clos des Galées*. Gens du Nord et de Méditerranée se côtoyèrent dans cette véritable entreprise industrielle disposée à l'image des arsenaux de Barcelone et de Séville. L'activité du Clos fut moins la construction de navires que leur approvisionnement en vivres et en armes. Il assurait

l'avitaillement, effectuait les réparations des carènes, l'aménagement des intérieurs, l'installation des appareils. De 1293 à 1418, des milliers de bâtiments y sont passés, galères de Méditerranée et nefes du Ponant. Les comptes du Clos sont instructifs sur les fonds considérables investis dans la constitution de cette armée navale : en 1299, ils atteignaient l'équivalent des recettes annuelles du roi, soit environ 1 500 000 livres. Un tel instrument doit être bien organisé et surtout bien commandé : dès 1295, l'amiral, pourvu d'une autorité renforcée, est le seul commandant de la flotte du Ponant. Très présente et active dans la Manche, cette marine capétienne inquiétait fort les Anglais ; c'est pourtant contre les Flamands qu'elle remporta sa première grande victoire sous les ordres de l'amiral Grimaldi à Zieriksee (1304) à l'embouchure de l'Escaut.

A la mort de Philippe le Bel, ses successeurs ne soutinrent pas aussi fermement la politique navale, surtout sur le plan financier. Protéger les navires marchands et les côtes contre les pirates en tous genres, supporter le harcèlement anglais dans le cadre d'une « paix armée », telles ont été les tâches épisodiques et saisonnières d'une marine que ses responsables laissèrent périlcliter.

II

La mémoire française ignore les enjeux maritimes de la *guerre de Cent Ans*.

Lorsque s'ouvrirent les hostilités, la balance des forces navales était en faveur de la France. *Philippe VI de Valois* a repris et poursuivi l'œuvre de Philippe le Bel. Il confia la Marine à des hommes qui, à défaut de compétence maritime, furent de bons administrateurs, Nicolas Behuchet « génial touche-à-tout » (J. Favier) et l'amiral Hue Quieret. Le Clos des Galées retrouva toute son activité et, soutenue par un important effort financier, la « grande armée de la mer » put aligner, en 1340, environ 200 unités fournies principalement par les ports normands, mais venues aussi de Méditerranée. En 1338, le commandement avait été réorganisé par un renforcement des pouvoirs de l'amiral. La malheureuse bataille de *L'Écluse*, le 24 juin 1340, aux abords de Bruges, ruina cet imposant programme naval. La flotte française y fut aux trois quarts détruite. L'importance de cet événement fut essentielle : il fit prendre conscience aux Anglais des faiblesses de leur marine et des missions que devait désormais assumer la *Navy* : assurer le transport des troupes anglaises sur le continent et protéger les convois entre l'Angleterre et l'Aquitaine. L'initiative était passée du côté anglais où va se développer un effort de cons-

truction et d'organisation. Pendant trente ans la marine anglaise maîtrisera la Manche ; les désastres de Crécy (1346) et de Poitiers (1356), le siège et la prise de Calais (1347) puis le dur traité de Brétigny eurent, en grande partie, pour cause, la perte par la France de sa supériorité navale. En 1356, de sa prison londonienne, le roi Jean le Bon écrivait même au dauphin Charles qu'« il ne fit point armée de mer ». Mais celui-ci, devenu Charles V, après peut-être une tentation continentale, choisit la mer.

Dès 1359, souvent contre ses conseillers, il affirma qu'il fallait une armée permanente « pour défendre le royaume *sur mer* comme sur terre ». Très assidu sur les chantiers du Clos des Galées et d'Harfleur, il mobilisa l'opinion et des moyens financiers en faveur de la Marine. Mais, pour pouvoir rivaliser avec les Anglais, il fallait l'aide du Levant : les galères de Rainier Grimaldi et 40 navires castillans. Ce furent ceux-ci qui rencontrèrent la flotte du comte de Pembroke, le 22 juin 1372, au large de La Rochelle et la détruisirent complètement, rendant espoir au camp français.

Le Clos des Galées fut réorganisé par une ordonnance du 13 janvier 1373 et sa gestion améliorée : sous l'autorité du maître du Clos, trois services furent créés (constructions-réparations, approvisionnements et arsenal), le second étant probablement le plus important. En même temps, Charles V réformait et renforçait l'institution de l'amirauté par une ordonnance du 7 décembre 1372. L'amiral, chef de toutes les armées navales, grand officier de la Couronne à l'égal du connétable, était désigné comme le « fondé de pouvoir universel de la royauté pour le fait de la mer » (J. Tramond). Outre son rôle militaire, il avait compétence sur les délits commis en mer et sur les côtes, la police des naufrages et les prises, la défense côtière et le guet ; sa juridiction est déléguée localement à des lieutenants dont les sentences sont portées, en appel, devant la Table de marbre à Paris. Trois semaines plus tard, Charles V eut la chance de trouver l'homme qu'il fallait pour cette tâche en la personne de *Jean de Vienne*, institué amiral le 27 décembre.

Comtois d'origine, Jean de Vienne n'avait pas de prédispositions maritimes, mais, homme de guerre expérimenté, il possède sens stratégique et initiative tactique ainsi que l'art du commandement et de l'organisation. Tout de suite, il s'attaqua au fonctionnement du Clos des Galées en y créant, avant la lettre, une sorte de direction centrale des constructions navales. En 1377, l'initiative sur mer n'était plus anglaise. Les *Cinque Ports* (Douvres, Hastings, Romney, Hythe et Sandwich) dont les « barons », armateurs et pirates, étaient les meilleurs marins

du roi d'Angleterre, furent neutralisés, les côtes ravagées et les routes des renforts vers le continent coupées. En 1380, les navires français semaient la panique à Londres. Cette maîtrise retrouvée de la mer facilita grandement les opérations terrestres de Du Guesclin et de Clisson.

La mort de Charles V ne brisa pas immédiatement l'élan. Charles VI, qui se disait « bon marinier », s'intéressa à la Marine et, en 1385, projeta une entreprise de grande ampleur qui devait conduire à la conquête de l'Angleterre. Une flotte considérable se rassembla à L'Écluse, mais l'opération est remise à l'année suivante. 900 unités, selon Frossart, furent alors au rendez-vous ; retards et mauvaise volonté devaient conduire à l'annulation de l'ambitieux projet. Entre-temps, Jean de Vienne, à la tête de 185 navires, avait pu débarquer en Écosse, non loin d'Edimbourg. Avec Clisson, il souhaite que le projet fût repris, mais en vain. Comprenant sans doute que tous ses efforts étaient désormais inutiles, il partit guerroyer en Méditerranée où il trouva la mort en 1396. Avec le « bon amiral », la Marine perdait l'une des figures les plus éminentes de toute son histoire. Constructeur de notre première marine nationale, il avait vu son œuvre anéantie par l'inconstance du pouvoir politique. C'était la première fois, et pas la dernière.

La guerre de Cent ans se poursuivit, désastreuse. Harfleur tombait en 1415 et Rouen fut emporté après un terrible siège. En janvier 1419, le Clos des Galées était incendié. Faute des moyens d'une vraie guerre navale, la course dominera désormais une guerre sur mer faite d'un imbroglio de coups de main. Quelques îlots isolés ont résisté comme Saint-Malo, indéfectiblement français, dont les marins dégagèrent le Mont-Saint-Michel en 1425. La supériorité anglaise est telle que Henri VI, en 1423, vendit la plus grande partie de sa flotte trop coûteuse, dont on pensait qu'elle n'était plus indispensable. Dédaigner la maîtrise de la mer dont on tirait tant d'avantages était une lourde erreur : il est permis de penser que la relative faiblesse des armées anglaises face à Jeanne d'Arc puis aux ultimes combats de Formigny et de Castillon était due aux difficultés de communication.

III

Désormais, les deux royaumes vont se séparer, répondant au vœu de Juvenal des Ursins : « *A la fin, France sera France et l'Angleterre, Angleterre séparément.* » Du côté français, la mer apparaissait maintenant comme une frontière au-delà de laquelle était l'étranger, ennemi dont on ne craignait plus l'invasion. L'hypothèque anglaise levée sur son territoire, la

France se replia sur elle-même et porta son attention sur ses horizons continentaux en se détournant de la mer. Quant à l'Angleterre, évincée du continent, elle comprit le destin maritime de sa situation insulaire et choisit l'option du grand large. Cette divergence devait marquer toute l'histoire à venir.

En ces temps intermédiaires du xv^e siècle, quand « la France se déconnecte de la mer » (F. Braudel), si Jacques Cœur est si connu c'est parce qu'il est une exception brillante... tout en succombant, comme ses contemporains, à la fascination d'une Méditerranée qui se ferme. C'est vers les nouvelles routes atlantiques qu'il fallait alors se tourner. Tout au long du règne de Louis XI (1461-1483) « qui n'entendait point le fait de la mer », il ne fut pratiquement plus question de marine royale.

Il appartiendra aux générations suivantes de replacer la mer au centre des affaires de l'État. Le rattachement de la Provence au domaine royal (1481) et le mariage breton de Charles VIII (1491) offrirent à la France de nouveaux horizons marins et lui donnèrent un apport de forces navales. La pensée politique ne fut pas en reste, et, paradoxalement, c'est un Savoyard, homme d'Église, Claude de Seyssel, qui affirma clairement ce que personne n'avait encore dit avec tant de force : « *Il serait expédient d'entretenir une armée de mer... car la France a mer des deux côtés.* » Son ouvrage, *La Grand Monarchie de France*, était dédié à François I^{er} en 1517. Sera-t-il entendu quand l'horizon s'élargissait au monde entier ?

PREMIÈRE PARTIE

LA ROYALE *(XVI^e-XVIII^e SIÈCLE)*

Chapitre I

LES VELLÉITÉS DE LA RENAISSANCE

Au XVI^e siècle, l'histoire s'accélère et l'espace se mondialise. Poussés par divers motifs matériels et religieux, aidés par les progrès de la navigation et de l'astronomie, les Portugais puis les Espagnols se lancent dans l'aventure océanique et découvrent des routes et des terres nouvelles qu'ils s'approprient. Désormais, la mer comptera toujours un peu plus dans l'histoire des nations et des peuples. En Europe, de grands États modernes se constituent, faisant éclater les cadres géographiques et institutionnels anciens ; entre eux, la notion d'équilibre devient une donnée nouvelle des relations internationales. Cette évolution s'accompagne d'un bouleversement géostratégique profond : les théâtres d'opérations maritimes s'élargissent et de grandes puissances navales apparaissent utilisant de véritables flottes de guerre. Disposant d'importants moyens financiers, les grands États de type absolutiste vont intégrer la recherche de la suprématie maritime parmi leurs objectifs prioritaires. A la fin du siècle, supplantant les Ibéri-

plus de poids dans la détermination du sort du monde...
et qu'elle n'en aurait jamais plus.

II

1. Dès l'été 1940, une force navale embryonnaire commence à se constituer à Londres autour de l'amiral *Muselier* ; elle est l'origine des Forces navales de la France libre (FNFL). La tâche est difficile et les ralliements sont rares. Après Mers-el-Kébir, seuls deux bâtiments ont décidé de poursuivre la lutte, les sous-marins *Narval* et *Rubis* ; les FNFL ne comptent que 3 300 engagés (dont plus de la moitié viennent du commerce) et 60 officiers, toutes spécialités confondues. Des raisons complexes et multiples expliquent cette situation. Pour les marins, le général de Gaulle est un inconnu dont beaucoup jugent excessives les attaques contre le Maréchal. La lourde maladresse anglaise lors de la saisie des bâtiments français et le comportement plus que circonspect de l'Amirauté britannique à l'égard des FNFL ajoutent au malaise. La France libre a eu aussi ses maladresses, tel le choix de l'amiral *Muselier* à la personnalité discutée ; et il ne faut pas oublier la crainte de représailles sur les familles restées en France.

C'est *Churchill* qui débloque la situation. Il y a son intérêt : les FNFL peuvent être un moyen de rallier l'Empire français. L'ordre est donné de réarmer une partie des bâtiments français avec l'aide technique des services britanniques. Un état-major se met en place. Au début de 1941, des bâtiments de construction britannique (vedettes et corvettes) viennent renforcer le groupe initial. Au début de 1943, les FNFL comptent 5 000 hommes et disposent de 27 bâtiments. Depuis l'été 1940, elles ont participé à des opérations de vedettes en Manche, à l'escorte des convois alliés dans le cadre de la bataille de l'Atlantique et à quelques missions politiques dans le Pacifique (avec le *Triomphant* de l'amiral d'Argenlieu), à la Réunion et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

2. *La reconstitution* de la Marine française se fait aux lendemains de l'opération « Torch », des accords d'Anfa et du sabordage de Toulon. Le regroupement a lieu autour des forces navales d'Afrique du Nord auxquelles vont se joindre, après de *longues* et *laborieuses* discussions, la Force X d'Alexandrie et la division navale des Antilles ; l'opération ne s'achève qu'au cours de l'été 1943. Au mois d'août, les FNFL, à leur tour, viennent se fondre dans cette nouvelle Marine. L'ensemble de cette flotte est hétéroclite et vieilli ; une modernisation s'impose dont les Américains vont assumer l'essentiel. Au printemps de 1944, la flotte comprend une centaine d'unités françaises modernisées et 140 bâtiments légers de construction alliée.

L'amiral *Lemonnier*, nouveau chef d'état-major, a bien des problèmes à résoudre. La fusion des deux marines, celle de Londres et celle de Vichy, ne se fait pas sans frictions ; le passé est lourd et le présent incertain (rivalité Giraud-de Gaulle). Sur le terrain, elles opéreront séparément, l'une en Méditerranée et dans l'Atlantique central, l'autre en Manche et dans l'Atlantique Nord. Le réarmement naval français se fait de façon restrictive, les Américains limitant leur aide à des unités légères malgré les demandes insistantes du Comité français de Libération nationale. En réalité, cette aide correspond aux missions subalternes que le commandement anglo-saxon assigne à la Marine française.

De 1943 à 1945, cette flotte convalescente s'illustre plus qu'honorablement sur de multiples théâtres d'opérations. Le *Richelieu* est à *Scapa Flow*. Le *Casabianca*, dont l'évasion de Toulon restera légendaire, ravitaille des maquis. La première opération importante est la *libération de la Corse*, en septembre 1943, suivie de la participation au débarquement de *Salerne* et aux combats en mer Égée et dans le Dodécannèse. Présente aussi au *débarquement de Normandie* (juin 1944), la Marine va jouer un rôle essentiel dans le *débarquement de Provence* (août 1944), et en particulier, dans la libération de

Toulon, sous les ordres directs de l'amiral Lemonnier. Au printemps de 1945, elle intervient, une dernière fois, lors de la prise de *Royan*. Quant aux régiments de *fusi-liers-marins*, ils s'illustrent en Italie, en Alsace, en Allemagne, ainsi qu'au sein de la 2^e DB.

Chapitre IV

1945-1960 : RECONSTRUCTION ET DÉCOLONISATION

I

En 1945, l'état de la Marine est bien pire qu'en 1918. La flotte de 300 000 t (la moitié de 1939) n'est plus qu'un agglomérat hétéroclite et amoindri ; elle est à bout de souffle. Son personnel reste marqué par les déchirements des années passées. Ses ports et arsenaux sont anéantis, encombrés d'épaves. Très vite, le travail de remise en état des bases est entrepris ; il est presque achevé en 1949 et, déjà, les bureaux d'études esquissent les bâtiments à construire.

A la fin de 1949, les effectifs de la flotte sont clairsemés. Le *Richelieu* et le *Jean-Bart*, modernisés, en constituent les piliers, confortés par le porte-avions *Arromanches* (ex. *Colossus* anglais, acheté en 1951) grâce auquel l'aéronavale peut se reconstituer rapidement ; 9 croiseurs subsistent la plupart en fin de carrière. Les flottilles d'avant-guerre (contre-torpilleurs, torpilleurs, sous-marins) ont quasiment disparu. L'aide alliée et les récupérations viennent combler les vides, mais cela donne une flotte avec des bâtiments de 5 provenances différentes et, donc, des problèmes de maintenance très complexes. L'aide alliée se poursuit, surtout américaine, avec le transfert, en 1951, de deux porte-avions, *Lafayette* et *Bois-Belleau*, de bâtiments légers et de plus

de 400 avions. Mais cela ne peut continuer ; il faut recommencer à construire.

Après l'achèvement des unités commencées avant 1939, ramenées en France (*Jean-Bart*) ou retrouvées sur cale (*De Grasse*), les premières tranches sont mises en chantier en 1949. Elles portent sur la reconstitution des flottilles de surface (escorteurs rapides et d'escadre) et la construction de 4 sous-marins. Les programmes s'accroissent à partir de 1952 grâce à l'action, en particulier, du nouveau chef d'état-major, l'amiral *Nomy*. En ces années de guerre froide, la situation internationale impose aussi à la France de disposer à nouveau d'une Marine importante. En 1953, c'est le retour d'un grand croiseur, le *Colbert*, et, en 1954 et 1955, les deux premiers porte-avions de construction française sont mis en chantier : le *Clemenceau* et le *Foch*. Dans les années suivantes, les commandes se poursuivent à un rythme régulier, avec notamment le porte-hélicoptères destiné à remplacer la vieille *Jeanne-d'Arc*. En même temps, commencent les expériences des engins guidés, antiaériens et antisous-marins, et les études sur un projet de sous-marin nucléaire. En 1960, la flotte peut aligner 110 bâtiments (du porte-avions à l'avisos), 115 dragueurs et 29 escorteurs côtiers, servis par 85 000 marins et officiers marinières, et par 5 000 officiers. L'aéronavale compte 850 appareils, 10 000 hommes et 800 officiers.

La Marine a retrouvé sa place au sein d'une IV^e République, injustement décriée, qui avait su mener à bien ce programme de reconstruction et de modernisation.

II

Durant cette période d'après-guerre, la Marine est engagée dans des opérations extérieures, essentiellement sur des théâtres coloniaux.

En *Indochine*, son rôle est d'abord un soutien logistique. Puis, viendront des missions de surveillance dans le golfe du Tonkin et le long des côtes, sur une distance

de 2 500 km. De 1947 à 1951, elle est engagée dans des opérations amphibies de soutien aux troupes terrestres (Hué, Tourane, Tien-yen, Haïphong). L'action la plus originale est celle des divisions navales d'assaut (les *Dinassaut*), groupes amphibies assurant à la fois la sécurité, la liberté de navigation, le ravitaillement... dans les rivières et les bras d'eau : une mission dangereuse et obscure. L'aéronavale est souvent mise à contribution, en particulier au-dessus de Diên Biên Phû.

En octobre 1956, la Marine joue un rôle essentiel dans les *opérations de Suez* : logistique, appui d'artillerie, couverture des troupes à terre... L'arrêt brutal de l'action a laissé de lourdes rancœurs.

Le drame algérien marque la fin de la décolonisation. La Marine assure la surveillance du littoral et participe, avec ses commandos, à des opérations héliportées. En 1962, s'achèvent ces années de missions pénibles et douloureuses, avec, au terme de la route, la nostalgie de voir amener des drapeaux français que des marins avaient si souvent hissés pour la première fois.

ET APRÈS...

Y aura-t-il un terme à ces relations heurtées, teintées alternativement d'indifférence et de passion, entre la France et la mer ?

En 1958, l'avènement de la V^e République se traduit pour la Marine par d'importantes conséquences : la politique de défense est désormais fondée sur la dissuasion nucléaire. Les sous-marins lanceurs d'engins (les SNLE) sont une composante de cette dissuasion. En dix ans, la Marine relève le fabuleux défi technologique de leur conception et de leur construction ; c'est elle aussi qui met sur pied le Centre d'expérimentation du Pacifique. Cela se fait au détriment de la flotte de surface, mais la réalité est là : la Marine est devenue l'élément essentiel de la défense du pays. Le général de Gaulle le dira en 1965 : « *La Marine se trouve maintenant et, sans doute pour la première fois de son histoire, au premier rang de la puissance guerrière de la France et ce sera, dans l'avenir, tous les jours un peu plus vrai.* » La voie était tracée ; dans le même temps, sur les routes de l'Atlantique Nord, le dernier grand paquebot transatlantique est le chef-d'œuvre de la construction navale française : il s'appelle le *France*.

Les Français ont-ils entendus le message ? Mesurent-ils l'enjeu fabuleux des ressources océaniques des immensités maritimes que la France contrôle ? La France n'a jamais été si *forte, rayonnante et prospère* que lorsqu'elle s'est grande ouverte sur le large. C'est la leçon qui clôt l'histoire. Puisse-t-elle rester présente à l'esprit de ceux qui, aujourd'hui, ont la charge de préparer la France de demain !

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

De nombreuses histoires de la Marine, anciennes, peuvent toujours être consultées, même si elles ont vieilli : *Chevalier, Farrère, Guérin, Jouan, Jenkins, Jurien de la Gravière, Lacour-Gayet, La Roncière* (6 vol., 1909-1932), *Loir, Sue, Tramond et Reussner*.

L'ouvrage d'ensemble le plus récent est l'*Histoire de la Marine* de Philippe Masson (2 vol., Paris, Lavauzelle, 1981-1983). Il faut y ajouter les contributions essentielles de M. Mollat, J. Meyer et Ph. Masson à l'*Histoire militaire de la France*, 4 vol., Paris, PUF, 1992-1994. Un autre panorama général, plus ancien mais très complet, est l'ouvrage de L. Nicolas, P. Belot et A. Reussner, *La puissance navale dans l'histoire*, 3 vol., Paris, Éd. mar. et col., 1958-1971.

Au sein d'une bibliographie surabondante, on peut citer :

Accera M. et Zysberg A., *L'essor des marines de guerre européennes*, Paris, Sedes, 1997.

Aman J., *Les officiers bleus dans la Marine française au XVIII^e siècle*, Genève, Droz, 1976.

Auphan (amiral) et Mordral J., *La Marine française dans la Seconde Guerre mondiale*, Paris, France-Empire, 1976.

Bruijn J. R., Les États et leurs marines de la fin du XVI^e siècle à la fin du XVIII^e siècle, in *Guerre et concurrence entre les États européens du XIV^e au XVIII^e siècle* (s. la dir. De Ph. Contamine), Paris, PUF, 1998, p. 83-123.

Couteau-Bégarie H., *La puissance maritime*, Paris, Fayard, 1984.

Dessert D., *La Royale*, Paris, Fayard, 1996.

Dupont M. et Taillemite E., *Les guerres navales françaises*, Paris, SPM-Kronos, 1996.

Guillerm A., *La pierre et le vent en Occident*, Paris, L'Harmattan, rééd. 1994.

— *La marine à voile (1997), La marine à vapeur (1996) et La marine de guerre moderne (1996)*, Paris, PUF, « Que sais-je ? ».

Haudrière Ph., *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1997.

Labayle-Couhat J., *French warships of World War I*, Londres, 1971.

Le Boedec G., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Colin, 1997.

Mahan (amiral A. T.), *Influence of Sea Power upon history (1690-1783)*, Londres, 1890 et *Influence of Sea Power upon French Revolution and Empire*, 2 vol., Londres, 1892.

Masson Ph. et Muracciole J., *Napoléon et la Marine*, Paris, 1968.

Masson Ph. et Verge-Franceschi M. (sous la dir. de), *La France et la mer au temps des grandes découvertes*, Paris, Taillandier, 1993.

Masson Ph., *La Marine française et la guerre 1939-1945*.

— *La bataille de l'Atlantique*, Paris, Taillandier, 1997.

- Merlin-Chazelas A., *Documents relatifs au Clos des galées de Rouen*, 2 vol., Paris, Bibliothèque nationale, 1977-1978.
- Meyer J. et Accera M., *La grande époque de la marine à voile*, Ouest-France, 1987.
- *Marines et Révolution*, Ouest-France, 1988.
- *Histoire de la Marine française*, Ouest-France, 1994.
- *Les marines de guerre européennes*, PU de la Sorbonne (en coll. Avec J. Morino), rééd. 1998.
- Mollat du Jourdin M., *L'Europe et la mer*, Paris, Seuil, 1993.
- Taillemite E., *Dictionnaire des marins français*, Éd. mar. et d'outre-mer, 1982.
- *L'histoire ignorée de la Marine française*, Paris, Perrin, 1988.
- Taillemite E. et Lieppe D., *La percée de l'Europe sur les océans (vers 1690 - vers 1790)*, PU de la Sorbonne, 1997.
- Verge-Franceschi M., *La Marine française au XVIII^e siècle*, Paris, Sedes, 1996.
- *Chronique maritime de la France d'Ancien Régime*, Paris, Sedes, 1998.
- Villiers P. et Duteil J.-P., *L'Europe, la mer et les colonies, XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Hachette, 1997.

TABLE DES MATIÈRES

- Chapitre préliminaire — Des Capétiens aux Valois :
l'apprentissage de la mer 3

PREMIÈRE PARTIE

LA ROYALE (XVI^e-XVIII^e SIÈCLE)

- Chapitre I — Les velléités de la Renaissance 11
Chapitre II — De Richelieu à Seignelay : le choix de la
Marine 19
Chapitre III — 1690-1789. La Marine au gré d'une poli-
tique versatile 40

DEUXIÈME PARTIE

1789-1815 : UN TRISTE INTERMÈDE

- Chapitre I — Les déboires révolutionnaires 67
Chapitre II — L'échec impérial 73

TROISIÈME PARTIE

MISSIONS ET TECHNIQUES

NOUVELLES :

UNE AUTRE MARINE (1815-1910)

- Chapitre I — Une longue discrétion (1815-1848) 80
Chapitre II — La conjoncture favorable du Second
Empire 85
Chapitre III — 1871-1910, une Marine délaissée dans le
doute et la confusion 90

QUATRIÈME PARTIE

1910-1960 : LA MARINE DANS LES TRAGÉDIES DU SIÈCLE

Chapitre I — 1914-1918	99
Chapitre II — 1919-1939 : une Marine moderne et retrouvée	105
Chapitre III — 1939-1945 : la grande épreuve	111
Chapitre IV — 1945-1960 : reconstruction et décolonisation	119
Et après...	122
Bibliographie indicative	123



BIBLIOGRAPHIE THÉMATIQUE « QUE SAIS-JE ? »

La marine dans l'Antiquité, n° 2995

La marine à voile, n° 3257

La marine à vapeur, n° 3126

La marine de guerre moderne (1915-2015), n° 3102

La défense nationale, n° 2028