

La marine de la Révolution

Olivier Aranda

La marine de la Révolution

L'ÉTRANGE VICTOIRE

PASSÉS/COMPOSÉS

Ministère des Armées

Ce livre ne peut être reproduit ni utilisé à des fins d'entraînement de systèmes d'intelligence artificielle. La fouille de textes et de données est interdite conformément à l'article 4(3) de la Directive (UE) 2019/790.

Cet ouvrage est coédité avec le ministère des Armées et des Anciens Combattants, secrétariat général pour l'administration, direction de la mémoire, de la culture et des archives.

La Direction de la mémoire, de la culture et des archives (DMCA) est une direction du ministère des Armées et des Anciens Combattants, placée sous l'autorité du secrétaire général de ce ministère. La DMCA a notamment en charge la politique culturelle du ministère à travers les collections de ses musées, de ses services d'archives et de ses bibliothèques. Elle détermine et finance les actions nécessaires à la gestion et à la valorisation de ce riche patrimoine. C'est dans cette perspective que la DMCA développe également une politique de publication et de soutien aux productions audiovisuelles permettant à un large public de découvrir l'histoire et le patrimoine du ministère des Armées et des Anciens Combattants.

ISBN : 979-1-0404-0863-5

Dépôt légal – 1^{re} édition : 2026, avril

© Passés composés/Terre Neuve Éditeurs, Ministère des Armées

et des Anciens combattants, 2026

170 *bis*, boulevard du Montparnasse, 75680 Paris Cedex 14

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorise que « les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » (article L 122-5) ; il autorise également les courtes citations effectuées pour un but d'exemple ou d'illustration. En revanche, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (article L 122-4). La loi 95-4 du 3 janvier 1994 a confié au CFC (Centre français de l'exploitation du droit de copie, 20, rue des Grands-Augustins, 75006 Paris) l'exclusivité de la gestion du droit de reprographie. Toute photocopie d'œuvres protégées, exécutée sans son accord préalable, constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Sommaire

Introduction	9
Chapitre 1. La marine française en 1792 : une réévaluation indispensable	27
Chapitre 2. Entrer en République : les idéaux républicains à l'épreuve des réalités navales.....	47
Chapitre 3. Le début du conflit naval : innovations politiques et héritages stratégiques.....	67
Chapitre 4. La crise vendéenne ou la défensive imposée	89
Chapitre 5. La stratégie indirecte au péril de la « régénération » politique	121
Chapitre 6. L'ambition de la maîtrise de la mer par la technique.....	153
Chapitre 7. Le tournant de la liberté des mers	189
Chapitre 8. L'expédition d'Irlande et la subordination de la marine.....	227
Chapitre 9. 1797 : le paradoxe de la stratégie indirecte.....	263
Chapitre 10. Débarquer en Angleterre : rêve et abandon d'un projet décisif.....	291
Chapitre 11. La rançon de l'errance stratégique : les échecs de l'été 1798	311
Chapitre 12. Le redressement par la stricte stratégie indirecte ?	335
Conclusion	365
Notes.....	375
Bibliographie	397
Index.....	405
Table des cartes.....	409

Introduction

Les 26 et 27 octobre 1794, les amiraux Bouvet et Delmotte, accompagnés de dix capitaines de vaisseau, du ministre de la Marine Dalbarade, ainsi que des députés à la Convention Prieur de la Côte-d'Or, Lazare Carnot, Prieur de la Marne et Guyton-Morveau, se rendent au château de Meudon, à quelques kilomètres de Paris. La raison de leur présence durant ces journées se trouve être l'expérimentation de nouvelles munitions navales développées sur place, au sein du Commissariat des épreuves, établi par le Comité de salut public pour tester de nouvelles armes. Ils sont accueillis par les ingénieurs Fabre et Pain, membres de ce commissariat, puis se rassemblent à bonne distance d'un massif de tir réalisé à l'image d'un flanc de vaisseau. Les munitions tirées le premier jour sont désignées comme des obus : trente-six décharges de plusieurs calibres de canons différents, du 12 au 36 livres, sont observées. Au troisième tir, l'action de l'obus de 24 livres est décrite ainsi : « [Le projectile] s'est logé dans le massif, a éclaté [...] et a produit des éclats de 3 à 4 pieds de longueur¹. » Au total, vingt-deux obus explosent, la plupart au contact ou à l'intérieur du bord de vaisseau. Le lendemain, ce sont les munitions désignées comme incendiaires qui sont essayées. Cette fois, sur les vingt-deux coups tirés, il faut attendre le dixième pour avoir le résultat suivant : le projectile « s'est logé sous le 14^e bordage, a donné aussitôt une flamme vive considérable, qui a paru cesser après 5 à 6 minutes, mais une heure après le feu y était encore² ».

Quelques jours plus tard, le 12 novembre 1794, Carnot, en tant que membre du Comité de salut public, écrit au représentant

La marine de la Révolution

en mission de la Convention dans les départements maritimes, Jeanbon Saint-André :

Frappés comme toi, cher collègue, de la nécessité de prendre l'ascendant sur la Méditerranée, nous nous sommes résolus à y faire passer une division de l'Océan. Cette division, il est vrai, n'est pas telle que nous la voudrions, mais elle est la plus forte que puisse comporter la sûreté de nos côtes et celle de nos croisières ; elle est de six vaisseaux de ligne [...]. Inutilement eussions-nous voulu rendre cette division plus forte, les vivres manquaient absolument ; il n'y a d'obus et de boulets incendiaires que pour ce nombre de bâtiments [...]. Mais nous croyons que cette division, jointe aux escadres actuellement réunies au Port-de-la-Montagne [Toulon], sont, par le nombre des bâtiments, la force des équipages et la nature de l'armement, très en état de reprendre absolument l'empire de la Méditerranée, et tel est notre but³.

Le ton d'excuse employé se comprend dans le cadre de la demande que Jeanbon Saint-André avait faite, le 25 juillet, de l'envoi de vingt vaisseaux de ligne de la flotte de Brest vers la Méditerranée (les unités les plus puissantes, qui ont pour rôle l'affrontement en ligne de bataille, contrairement aux frégates et aux corvettes) ; ce dernier affirme que : « Réunis aux 15 vaisseaux de ce port, ils vous donneront une armée de 35 vaisseaux avec lesquels vous pouvez poursuivre la flotte anglaise partout où elle sera, et la détruire⁴. » Les bureaux du ministère de la Marine, estimant dangereux un tel dénuement de Brest, ont néanmoins suggéré que l'envoi soit ramené à six navires de ligne, et ont donc été suivis. Le lendemain de la lettre de Carnot, le 13 novembre, un arrêté du Comité de salut public ordonne que « la fabrication des obus destinés pour Meudon sera montée sur le pied de trois cent mille obus par an de différents calibres⁵ ». Enfin, le 1^{er} janvier 1795, Carnot écrit aux représentants du peuple près de l'armée d'Italie :

Le véritable but du Comité est de chasser les Anglais de la Méditerranée ; nous croyons y avoir une supériorité décidée, tant par la force de nos équipages que par les nouveaux moyens d'artillerie

Introduction

dont elle est pourvue. L'intention du Comité [...] est que notre flotte mette dehors, qu'elle cherche celle des ennemis partout et qu'elle lui livre un combat décisif en quelque lieu qu'elle puisse la rencontrer [...]. Notre confiance est fondée, chers collègues, et sur les sentiments qui vous animent et sur notre force réelle, car il est absolument impossible que les vaisseaux ennemis résistent aux obus et aux incendiaires dont les nôtres sont armés ; plus tard, ces moyens seront connus des étrangers et ne nous donneront aucune supériorité ; il faut donc se hâter de profiter de la circonstance ; il faut se battre de près et obliger les commandants de nos vaisseaux à faire usage de nos projectiles⁶.

À la date de l'écriture de cette lettre, l'escadre de Brest dirigée vers la Méditerranée, commandée par Renaudin, avait déjà été armée et se dirigeait vers son but⁷.

Des événements décrits dans cette séquence d'un peu plus de deux mois, aucun ne peut se réconcilier, même de loin, avec ce qui a été écrit jusque-là concernant la marine française de la Révolution. Tout d'abord, la marine révolutionnaire a toujours été considérée comme en proie à l'immobilisme scientifique et technique le plus total. Plus important, la présence de personnalités politiques de premier plan, notamment des parlementaires, lors d'une expérience consacrée à la marine de guerre ne peut que surprendre, tant celle-ci est censée avoir été délaissée, dépensée aux quatre vents par une direction politique aveugle aux questions maritimes⁸. Que ces innovations scientifiques aient pu être à l'origine d'une stratégie nouvelle, discutée en profondeur entre sphères politiques et militaires, par le biais de rapports et d'échanges d'arguments entre ministères, représentants, finalement tranchés par le Comité de salut public, voilà qui ne laisse pas non plus de surprendre puisque la Révolution est supposée avoir été marquée par l'apathie et la confusion dans la réflexion stratégique⁹. Mais le véritable choc est le contenu de cette doctrine stratégique pour l'année 1795 : la recherche de la bataille décisive, de la destruction de la force organisée de l'adversaire, l'ambition de la maîtrise de la mer, en somme tous les ingrédients stratégiques de « l'orthodoxie mahanienne¹⁰ », du nom du penseur naval américain ayant

fondé sa théorie sur l'idée de la recherche du combat décisif comme seule stratégie navale valable. Mahan a pourtant construit sa pensée en miroir des supposés errements défensifs de la marine française, et notamment républicaine, qu'il voyait à l'opposé de ses conceptions vigoureuses de recherche de l'affrontement¹¹. Enfin, la séquence décrite se déroule durant les mois qui font suite à la chute de Robespierre ; cette période, appelée « convention thermidorienne », se trouve généralement évacuée en quelques lignes dans les histoires de la marine, car supposée vide de toute réflexion dans le domaine naval.

À rebours de ces conceptions donc, il s'agit ici d'affirmer clairement l'existence d'une réelle direction politico-stratégique de la guerre navale durant la I^{re} République, tout au long de la période conventionnelle et directoriale. Non qu'il s'agisse d'examiner chacun des quelques succès de la marine républicaine ; mais plutôt de lui redonner la place, importante, qu'elle occupe dans la sphère militaire et politique de la jeune République, dans la continuité du XVIII^e siècle dans lequel cette dernière s'inscrit.

Encore faut-il, avant cela, comprendre les raisons du désintérêt durable des historiens maritimes pour la Révolution, et à l'inverse des historiens de la Révolution pour la mer. Ces causes sont profondes et vont bien au-delà de la commodité de la césure entre grandes périodes (moderne et contemporaine), ou aux échecs subis par la marine française pendant la décennie révolutionnaire. La principale raison est le caractère contradictoire, ou perçu comme tel, de l'association des notions de République et de marine, particulièrement en France. L'histoire de la marine révolutionnaire a en effet été principalement écrite par des auteurs de tradition monarchiste, notamment sous la III^e République ; leur récit a fréquemment épousé leur opposition à l'idée républicaine¹². La marine a pu apparaître à ces auteurs comme le domaine de la verticalité, de l'autorité, par essence réfractaire à toute forme de régime parlementaire, assimilé dans leurs ouvrages avec l'idée républicaine, au moyen d'une confusion délibérément entretenue entre I^{re} et III^e République, notamment en ce qui concerne l'impotence supposée du pouvoir exécutif en régime républicain.

Introduction

L'idée atteint sa pleine mesure avec Maurras, qui, dans son ouvrage *Kiel et Tanger*, présente la Révolution française comme un complot britannique contre la marine française¹³. Dans une vision mécaniciste de la politique, là où la Révolution (pleinement confondue avec la République par l'auteur) apparaît, la marine française, elle, disparaît naturellement. L'alliance de « la couronne et du trident¹⁴ » a pu sembler comme allant de soi à des auteurs souvent eux-mêmes anciens de la « Royale », surnom significatif de la marine française. Ainsi, à l'espace du navire où le capitaine est « seul maître à bord après Dieu », se devrait de répondre un espace politique monarchique. À la différence du domaine de l'armée de terre, l'idée d'un lien entre état militaire et royalisme n'a guère été combattue en ce qui concerne la Marine. Victor Hugo lui-même, dans *Quatrevingt-treize*, présente ainsi comme une évidence le parallèle dans sa description des marins de la *Claymore*, qu'il a inventée : « Ces hommes étaient triés ; pas un qui ne fût bon marin, bon soldat et bon royaliste. Ils avaient le triple fanatisme du navire, de l'épée et du roi¹⁵. »

Au-delà de cette idée d'un lien naturel entre marine et monarchie, la contradiction entre Marine et République procède d'un argumentaire sans cesse répété par l'histoire classique de la période : la marine, en tant qu'arme technique et scientifique, ne peut s'accommoder du nivellement et de la « contestation de la compétence » propre à la mentalité démocratique ou égalitaire¹⁶. L'argument de la compétence nécessaire dans le domaine maritime comme antidote aux expérimentations politiques démocratiques est très ancien, ayant été employé notamment par Platon à travers l'analogie du navire sans pilote, dans *La République*. Platon décrit un navire où, en l'absence d'un capitaine capable et incontesté, ce sont de beaux parleurs qui se disputent le gouvernail, menant à sa perte le navire par leur prétention qu'il n'y a pas de compétences spécifiques nécessaires pour mener le navire. Pour Louis-Édouard Chevalier, le même phénomène s'est reproduit pendant la Révolution ; en conséquence, « c'est dans le domaine des idées qu'il faut chercher l'explication la plus vraie et en même temps la plus utile des défaites qui se succèdent de 1793 à 1799¹⁷ ».

Ce parti pris politique marqué n'est pas sans conséquences sur la compréhension la plus élémentaire de la période. Les auteurs de ce courant évacuent notamment rapidement un aspect majeur : l'impact de la Contre-Révolution vendéenne et chouanne sur l'effort de guerre naval de la France pendant la période. En effet, il s'agit de montrer ici que le fait stratégique *maritime* majeur de la décennie, que l'on ne retrouve pas dans les autres conflits du siècle, est la présence de ce front intérieur, qui oblige à une refonte complète des priorités de la marine de mars 1793, début de l'insurrection, jusqu'à au moins l'été 1795. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi cet aspect a été largement ignoré. Les auteurs critiques de la Révolution étaient mal à l'aise avec le constat de la collusion de fait entre contre-révolutionnaires et Britanniques, au détriment de la marine républicaine, et ont passé sous silence une réalité susceptible d'alimenter l'accusation récurrente de parti pris pour l'étranger du mouvement contre-révolutionnaire. Le moyen le plus simple pour cela est encore de survoler assez rapidement la période : les rares travaux s'intéressant à la marine républicaine le font de manière succincte, souvent dans le cadre d'une série d'ouvrages dont la période révolutionnaire n'est qu'un des volumes. Quant aux histoires générales de la marine, elles passent rapidement sur la période, répétant souvent les plus anciennes.

Or, il est à noter que le gant n'a pas été réellement relevé par les historiens de la Révolution française ; comme si l'histoire navale était le sanctuaire d'une pensée antirévolutionnaire qu'il ne faisait pas bon approcher. Les réponses à la vulgate antirépublicaine sont rares, et concentrées sur les parties les plus centrales de la Révolution. Ainsi Michelet dans son *Histoire de la Révolution française* défend-il brièvement l'action du Comité de salut public en l'an II (1793-1794), et plus précisément celle de Jeanbon Saint-André, représentant en mission à Brest, en ayant bien conscience des enjeux mémoriels pour la marine de son temps :

Le prodige de ce temps de prodiges, c'est la création subite d'une marine républicaine par Jean-Bon Saint-André ! et de voir cette marine

Introduction

d'hier se soutenir en présence de la vieille et redoutable marine britannique ! [...] Je ne m'étonne pas que notre marine, ancienne et nouvelle, toujours fidèle au même esprit, ait soigneusement étouffé ou tourné en dérision ce grand souvenir¹⁸.

Michelet suggère qu'une étude détaillée serait nécessaire ; celle-ci voit le jour sous la forme d'une monumentale biographie de Jeanbon Saint-André, écrite par Léon Lévy-Schneider au tournant du xx^e siècle¹⁹. Il s'agit là d'un travail fondateur. Néanmoins, la focale portée exclusivement sur Jeanbon Saint-André amène l'auteur à délaisser, voire à dénigrer les périodes où son héros n'est plus au premier plan ; quant à l'Atlantique au sens géographique, il n'est que très peu présent, notamment l'espace caribéen pourtant fondamental.

Par la suite, le dédain pour l'histoire militaire au xx^e siècle a empêché toute déconstruction de la vulgate antirévolutionnaire. Ainsi, l'ouvrage néanmoins très utile de Norman Hampson, *La Marine de l'an II. Mobilisation de la flotte de l'Océan, 1793-1794*, s'attache avant tout à une réévaluation des efforts matériels de la marine française, toujours dans une chronologie très resserrée²⁰. En l'absence de changements de paradigme, l'historien Jan Glete a pu écrire dans les années 1990 ce qui semble toujours faire autorité :

L'échec français dans la guerre sur mer ne peut en aucun cas être expliqué par un manque d'intérêt des gouvernements ou un manque de ressources matérielles. [...] Les dirigeants politiques à Paris étaient à l'évidence partisans d'une marine puissante mais il manquait la capacité à formuler une stratégie navale cohérente²¹.

Il est important de noter que Glete établit un distinguo entre la direction politique de la marine, et la stratégie navale française, qu'il juge catastrophique. Cette distinction est en effet importante pour comprendre les critiques faites à la marine républicaine. La direction politique désigne la partie la plus élevée de la conduite de la guerre, celle réservée au personnel politique. Il s'agit de désigner des buts de guerre (forcément politiques) à atteindre par les

forces armées, de leur assigner un cadre législatif, ainsi que des moyens. C'est cette direction politique de la guerre qui a concentré l'essentiel des critiques des historiens français, qui ont estimé qu'une direction politique d'une guerre navale ne peut être que le fait d'un système monarchique. Mais cette critique est restée très générale et superficielle, sans rentrer dans le détail du contenu des politiques navales républicaines jusqu'à récemment. Le contraste dans le choix du niveau d'analyse est particulièrement important avec les travaux en langue anglaise, qui eux se sont plutôt concentrés sur la stratégie navale de la jeune République.

La stratégie est définie par Clausewitz comme « l'usage des engagements au service de la guerre », faisant pendant à la tactique qui est, elle, décrite comme « relative à l'usage des forces armées dans l'engagement »²². Cette idée d'usage des combats (qui peut aller jusqu'à leur refus) est pertinente car elle désigne la stratégie comme une philosophie de l'emploi des forces. Ainsi l'envoi d'une escadre ou d'une flotte sur un point ou un autre n'est pas à proprement parler une décision stratégique mais relève de l'échelon opérationnel, entre la stratégie et la tactique. La stratégie, elle, désigne l'idée présente derrière l'ensemble des mouvements de flotte.

Le principal acteur de l'analyse stratégique navale de la période révolutionnaire et impériale est l'Américain Alfred Thayer Mahan, qui affirme en 1892 une nouvelle doctrine stratégique navale, fondée sur la notion de maîtrise de la mer (*command of the sea*). Pour Mahan, puis ses nombreux continuateurs, la seule stratégie navale envisageable est la recherche de la bataille décisive, et donc la destruction de la force organisée de l'adversaire ; puis, « une fois que la flotte ennemie a été détruite, tout le reste est donné par surcroît, la protection des communications est assurée, le blocus peut se mettre en place²³ ». De plus, toute puissance navale qui refuse la bataille finit forcément par devoir se découvrir dans des conditions catastrophiques et se voit imposer la bataille de la manière qui lui convient le moins. Mahan fait de sa théorie le produit d'une étude raisonnée de l'histoire, à même de fournir les enseignements intemporels quant à la conduite de la guerre navale. Or, dans l'histoire du monde, Mahan s'appuie avant tout sur celle de la France,

qu'il construit comme un contre-exemple pour les ambitions maritimes des États-Unis²⁴.

En effet, le jugement de Mahan sur la stratégie navale révolutionnaire est entièrement négatif. Selon lui, le refus de la bataille par les révolutionnaires puis par Napoléon est l'explication principale de la défaite française en 1815. Car, pour Mahan, il est moins question de contradiction entre marine et République qu'entre bonne stratégie et mentalité française. En somme, il y aurait presque une « inaptitude constitutionnelle²⁵ » de la France à employer une stratégie directe de recherche de la bataille. Il s'agit du premier point à contester vigoureusement. La pensée de la maîtrise de la mer par la bataille décisive n'a pas échappé aux acteurs de la marine révolutionnaire, puisqu'ils ont tenté d'employer cette stratégie. Il est d'ailleurs frappant que ce soit le régime le plus décrié de l'histoire maritime française qui ait mis en œuvre le plus clairement cette volonté de maîtrise de la mer.

Cette tentative est fondée sur la recherche et le développement d'innovations dans le domaine de l'artillerie. De ce fait, la Révolution française constitue dans la pensée navale française le chaînon manquant entre le XVIII^e siècle et la Jeune École. Cette dernière renvoie à une théorie stratégique française de la fin du XIX^e siècle, qui voit dans les innovations techniques du moment (notamment les torpilles) un moyen de rendre caduques les grandes flottes de haute mer. C'est justement en défense de ces dernières que Mahan écrit son ouvrage. La marine révolutionnaire a, elle, fait le choix, en 1795, de la stratégie directe de recherche de la bataille, avec des armes nouvelles, mais montées sur de grandes unités.

Néanmoins, la France républicaine n'a que brièvement suivi cette stratégie passée inaperçue jusque-là. Durant l'essentiel de la période, la marine française n'a pas recherché la bataille, mais plutôt pratiqué la chasse du commerce, l'attaque des convois, les débarquements, la protection des côtes. Or cette stratégie aussi est à éclaircir, en tout cas dans le contexte précis de la Révolution française. Aucun travail n'est venu se pencher en profondeur sur ces réalités militaires ; le faire permet d'avancer la nécessité du choix de la stratégie indirecte par les acteurs de la marine française,

notamment sous le Directoire. Stratégie indirecte donc, car pour saisir cette notion à sa juste mesure, il faut déjà la nommer. Il n'existe aucun terme véritablement consensuel pour ce faire, à l'inverse de ce qui concerne la maîtrise de la mer, domaine où les concepts de Mahan font autorité. Il est préférable de définir la stratégie indirecte en creux, comme une stratégie ne recherchant pas la maîtrise de la mer, mais pratiquant tout ce qui ne relève pas de cette ambition, ce qui sera détaillé plus bas. Dans la plupart des travaux, la stratégie navale se limite à la distinction guerre de course/guerre d'escadre. Pourtant, il convient d'insister sur leur caractère inapproprié à la description de la guerre navale à l'époque moderne.

Pour prendre le premier terme, il est d'abord nécessaire de comprendre que cette expression est employée comme une partie pour le tout. La guerre de course recoupe bien d'autres activités que la course privée elle-même, et notamment la défense des côtes. En conséquence, leur désignation sous ce seul terme engendre une grande confusion. L'activité corsaire en tant que telle est en effet un moyen et non une fin. Elle est une entreprise privée dont le but unique est le profit, par la capture de navires marchands de la nation ennemie ; les effets militaires produits ne sont qu'un effet connexe de cette activité, en tout cas en ce qui concerne le capitaine corsaire et des armateurs. Surtout, pendant ces périodes dites de guerre de course, la flotte régulière ne reste pas inactive, réalité fondamentale dont l'expression ne rend pas compte ; c'est pourquoi il lui est préféré ici la notion de stratégie indirecte. La confusion est d'autant plus grande qu'en ce qui concerne la Révolution française, la course a été interdite du 22 juin 1793 au 10 août 1795, une réalité fort peu connue. Quant au terme de « guerre d'escadre », il ne décrit guère mieux les réalités de la stratégie navale : là encore, c'est l'outil qui est désigné plutôt que l'objet de la stratégie. En somme, la guerre d'escadre correspondrait à un temps consacré aux vaisseaux de ligne, et la guerre de course aux unités légères. Or, encore une fois, les vaisseaux de ligne ne restent pas inactifs dans le cadre d'une stratégie indirecte ou dite de guerre de course.

Introduction

C'est donc bien sur le corps de bataille (constitué des vaisseaux de ligne à deux ou trois ponts d'artillerie) qu'il faut s'appesantir, car le rôle des frégates et bâtiments légers ne diverge guère, que la stratégie suivie soit directe ou indirecte ; dans les deux cas, ils doivent éclairer les flottes, escorter les convois, et surtout frapper le commerce ennemi. En revanche, la conduite des navires de ligne change du tout au tout en fonction du choix stratégique retenu, ce sont donc eux qui permettent de donner à voir les arbitrages à ce niveau. Dans une stratégie directe, ils doivent être concentrés en flotte et rechercher la bataille ; dans le cas d'une stratégie indirecte, ils se dispersent et remplissent des missions variées : attaque de convois, liaisons coloniales, débarquements, etc.

Si la stratégie indirecte se définit le mieux en creux vis-à-vis de la stratégie directe, il convient néanmoins d'entrer dans le détail des missions qui la constituent pour en avoir une image nette. Le premier rôle attribué à la flotte dans le cadre de la stratégie indirecte, et sans doute le plus théorisé, est celui de « flotte en vie » (*fleet in being*), terme employé notamment par Mahan lui-même. L'expression est apparue pour la première fois pour qualifier l'attitude de la flotte anglaise à l'issue de la bataille de Bézévières en 1690, lorsque, vaincu, l'amiral Arthur Herbert explique que la simple poursuite de l'existence de sa flotte suffit à empêcher le débarquement d'une armée française, par la menace qu'elle constitue. Ce principe de la flotte permettant de fixer les forces de l'adversaire, même en restant au port, a constitué un rôle important de la marine révolutionnaire, obligeant *a minima* les Britanniques à maintenir une flotte importante.

Vient ensuite l'attaque du commerce ennemi. Il convient de distinguer deux réalités à ce propos : entre la course privée et publique. Une analyse rigoureuse des pratiques militaires navales impose en effet de bien faire la différence, malgré leur emploi généralement simultané, entre course privée et prédation commerciale menée par les navires nationaux, qui vise d'abord des effets militaires. Pour décrire cette dernière réalité, le terme de « course d'État » est le moins problématique²⁶. La course d'État est une des déclinaisons majeures de la stratégie indirecte : il s'agit d'interdire la mer au

commerce ennemi, mais de manière détournée, sans passer par l'étape de la destruction des forces de l'adversaire. Le degré d'insistance des ordres donnés aux commandants d'unités ou d'escadres concernant la nécessité de faire des prises constitue un bon indicateur de l'importance accordée à cette chasse au commerce ennemi par les bureaux de la Marine.

Néanmoins, les sorties sont rarement ordonnées avec comme seul but l'attrition du commerce ennemi. Elles s'articulent à d'autres opérations, notamment la protection des côtes, qui impose la nécessité d'en chasser corsaires et unités légères ennemies. Dans le même registre défensif se trouve le maintien des liaisons coloniales. En effet, notamment sous le Directoire, la marine continue d'être l'instrument d'un contact régulier avec les espaces de l'Atlantique français. La spécificité révolutionnaire y est parfois sensible, comme dans le cas des déportations politiques successives en Guyane, notamment de députés. Par ailleurs, la stratégie indirecte se caractérise par l'usage de débarquements comme moyen d'influer sur le conflit. Les épisodes les plus connus de la période sont celui d'Irlande, durant l'hiver 1796-1797 (en réalité une tentative avortée), ou celui d'Égypte en 1798. Là encore, il s'agit d'ignorer l'étape d'acquisition de la maîtrise de la mer pour faire immédiatement un usage stratégique de cet espace, ce qui est une pratique en contradiction complète avec le canon mahanien.

Enfin, le cas le plus complexe d'emploi de la flotte dans le cadre de la stratégie indirecte est dans un rôle d'interposition, miroir inversé des débarquements. Il s'agit d'empêcher le passage d'une flotte ennemie, ou de s'interposer entre elle et un objectif. La bataille n'est évidemment pas recherchée, mais elle peut être livrée pour protéger l'objet de la campagne. Cette configuration se retrouve fréquemment : à l'été 1793, lorsque la flotte de Brest à Belle-Île s'interpose entre la flotte britannique et les Vendéens en insurrection, ainsi que durant la campagne de 1794, lorsqu'il s'agit de protéger le convoi de farine venu d'Amérique ; ou, enfin, pour faire obstacle aux débarquements ennemis, volontairement ou involontairement, en 1795.

Introduction

La stratégie indirecte définie, il importe à présent d'expliquer en quoi celle-ci nécessite une réévaluation de son efficacité militaire.

La réflexion procède d'un étonnement. Dans les analyses à chaud du conflit révolutionnaire du côté français, c'est non pas l'emploi de la stratégie indirecte qui est déplorée, mais bien au contraire son absence. L'amiral Kerguelen, dans un ouvrage traitant des guerres américaines et de celles de la Révolution, paru en 1796, indique très clairement son point de vue :

L'on ne fera jamais bien la guerre aux nations maritimes coalisées qu'en détruisant leur commerce. [...] au lieu de bâtir 60 gros vaisseaux je ferais construire et équiper pour le même prix 400 bâtiments [...] et je forcerais sous un an toutes les nations maritimes à demander la paix. Les armées navales qui coûtent des sommes prodigieuses et qui se mesurent de loin avec toute la subtilité de la tactique ne produisent d'autre effet que de ruiner également les deux partis. Cette manière dispendieuse de faire la guerre ne convient pas à une République²⁷.

Articulant politique et stratégie militaire, Kerguelen estime que la manière peu coûteuse et républicaine de mener la guerre navale est d'éviter toute bataille au profit d'une guerre au commerce : une forme pure de stratégie indirecte. Or, ce propos a valeur de lieu commun à partir de 1795 ; il est possible d'en retrouver d'innombrables avatars, notamment dans la presse.

Dans les premiers bilans de la guerre révolutionnaire, non seulement le discours du refus de la bataille ne se nuance pas mais il se radicalise. Ainsi en 1802, Audibert de Ramatuelle donne sa faveur à ce qui est en réalité une définition de la stratégie indirecte : « La marine française a toujours préféré la gloire d'assurer ou de conserver une conquête, à celle plus brillante peut-être, mais moins réelle en effet, de prendre quelques vaisseaux ; et en cela elle s'est plus rapprochée du véritable but que l'on doit supposer à la guerre²⁸. » Là encore, l'historiographie du *xx^e* siècle n'a pas eu de mots assez durs pour cette philosophie. Le propos n'est pourtant pas isolé : la même année, l'ancien ministre Forfait tire les mêmes conclusions en présentant sa vision de la manière dont la guerre aurait dû être menée :

On eût organisé contre le commerce anglais une guerre de flibustiers [...], sous la protection des flottes toujours menaçantes, toujours montrant un appareil de descentes, mais ne sortant jamais des rades, à moins d'occasions évidemment favorables²⁹.

S'ils divergent sur le type d'opérations sur lequel mettre l'accent à l'intérieur de la stratégie indirecte, les deux auteurs refusent catégoriquement, au sortir de la guerre, la recherche de la bataille de destruction dont Mahan a fait la clé de voûte de toute bonne stratégie. Comment expliquer un décalage aussi spectaculaire des analyses, à près d'un siècle de distance ?

Les historiens mahaniens du fait naval ont pourtant démontré de manière convaincante l'impasse de la stratégie indirecte menée par la France. Les flottes des débarquements tentés sans maîtrise de la mer sont susceptibles d'être interceptées dans une situation très délicate et détruites. Même lorsque ce scénario catastrophique est évité, les débarquements échouent fréquemment du fait de la hantise de voir une flotte ennemie plus puissante apparaître sur le théâtre des opérations. Les navires ou escadres isolés qui frappent le commerce ennemi finissent par rencontrer un adversaire supérieur, puisque les vaisseaux ennemis naviguent librement quand ceux de la France sont confinés dans les ports. D'une manière générale, le « refus du combat érigé en système³⁰ » a des effets extrêmement délétères : l'affrontement cesse d'être une réalité attendue de la guerre pour devenir une catastrophe. Pour chaque escadre ou navire français, « la rencontre était déjà une chance contraire³¹ », loin de tout esprit combattant. Au long terme, la stratégie indirecte n'est donc pas tenable, ce que ne semblent pas avoir vu les différents contemporains.

Mais existait-il une alternative ? Les outils récents de dénombrement de la flotte française permettent de donner à voir crûment la réalité d'une marine française très inférieure numériquement aux Britanniques et à leurs nombreux alliés. De plus, les recherches actuelles ont montré que l'avantage qualitatif des navires, que l'on attribuait traditionnellement à la France, relève du mythe, comme nous le verrons. Il s'agit donc ici de faire l'hypothèse que les contemporains de la Révolution avaient conscience de ce rapport

de force, bien plus que la génération de Mahan, et qu'il faut voir là une des principales explications de la stratégie indirecte française et de son incompréhension par la suite. Comme le dit brutalement l'amiral Villaret-Joyeuse, toujours à l'été 1795 : « Si nous mettons quarante vaisseaux dehors, les ennemis en opposeront soixante³². »

Plus en profondeur, la stratégie indirecte s'explique aussi par une philosophie de la guerre différente entre les hommes de la Révolution et ceux de la fin du XIX^e siècle. Une deuxième hypothèse est avancée ici : la destruction de la flotte adverse ne faisait pas partie de l'horizon d'attente des marins français de la fin du XVIII^e siècle, et peut-être d'ailleurs faut-il voir là une des raisons de l'échec de la greffe des obus souhaitée par le Comité de salut public. Ces hommes avaient connu la victoire dans le cadre de la guerre d'indépendance américaine avec une stratégie indirecte, et étaient prêts à se contenter de l'attrition de la volonté ennemie de combattre, suffisante pour amener une victoire limitée mais réelle. En effet, l'école mahanienne passe un peu rapidement sur un point essentiel : les guerres de la Révolution furent victorieuses pour la France républicaine. Attribuer à la stratégie indirecte un résultat désastreux suppose d'enjamber commodément la paix d'Amiens (1802-1803), une démarche contraire à la logique de l'historien, qui doit s'interdire de penser le passé en fonction de ce qu'il sait de la suite des événements. Si l'on se limite à la décennie révolutionnaire, la marine française parvint à être une gêne suffisante, notamment pour le commerce, et une menace de débarquement suffisamment précise pour susciter un désir de paix en Angleterre. C'est donc une bien étrange victoire que remporte la marine française de la période : régulièrement vaincue sur le champ de bataille, elle constitue pourtant une épine dans le pied telle qu'elle contribue largement au succès dans le conflit.

Cela ne signifie pas, néanmoins, qu'il faille minimiser les échecs de la marine française. Si le bilan stratégique est moins catastrophique qu'en apparence, les apparences comptent, et les contemporains ont eu assez rapidement le sentiment d'un naufrage de la marine, notamment après la sortie du Grand Hiver 1794-1795³³. Ce sentiment doit néanmoins être analysé de manière critique, car il

procède en bonne partie de l'instrumentalisation immédiate de la période du gouvernement révolutionnaire (1793-1794) désignée comme désastreuse. Le tableau a été noirci après coup, et notamment par ceux-là mêmes qui en avaient été les principaux acteurs, comme l'amiral Villaret-Joyeuse, pour mieux se détacher politiquement de la période. Ces attaques ont été intégrées par les historiens de langue anglaise, souvent sans tenir compte de la chronologie politique fine, et donc de la spécificité du moment thermidorien (l'immédiat après-chute de Robespierre, le 9 thermidor an II), et étendues sans grandes précautions à l'ensemble de la période révolutionnaire. Ce distinguo entre réalités de la marine et perceptions du public tient aussi à la difficulté de rendre compte de la stratégie indirecte. En effet, les coups de main, prises de navires marchands et autres descentes sont bien moins susceptibles de susciter l'enthousiasme que les victoires lors de batailles en ligne.

La question stratégique est donc fondamentale, et même écrasante : c'est sa logique qui dicte les succès et les échecs de la marine française pendant la période. Lorsque la stratégie employée est cohérente, notamment avec le rapport de force, les flottes de la République connaissent leurs rares succès ou une absence d'échec ; quand la stratégie employée est confuse, et s'articule mal avec la direction politique du conflit, c'est le désastre. Incidemment, il s'agit donc de relativiser les explications traditionnelles des échecs révolutionnaires : le désordre des administrations, le remplacement des officiers, l'effondrement de la discipline.

Pour ce faire, il faut se plonger dans la réalité concrète de la marine républicaine, avec un dernier plan d'analyse, l'opérationnel naval. Il s'agit de « consid[érer] d'un même mouvement une conception et une exécution³⁴ » pour une campagne navale, depuis sa planification jusqu'à sa réalisation sur les mers et les océans. Le niveau opérationnel correspond donc à la déclinaison de la philosophie stratégique choisie en mouvements de navires sur les théâtres. Ce niveau d'analyse a d'abord pour mérite de remettre au centre la mer elle-même. Les vents, les courants, les marées influent fortement sur les choix effectués à la mer, et le niveau d'analyse opérationnel permet d'en rendre compte. De plus, les opérations

Introduction

françaises n'ont fait l'objet d'aucuns travaux modernes ; il s'agit ici de combler cette lacune, notamment grâce aux importantes séries d'archives du Service historique de la Défense, à Brest et surtout à Vincennes. Une étude en profondeur de celles-ci permet notamment de faire ressortir l'importance d'un type d'espace : les colonies. En effet, si les grandes batailles se concentrent sur les théâtres européens, les actions propres à la stratégie indirecte comme les raids ou les attaques de convois se déploient à l'échelle de l'Atlantique et de l'empire colonial français, notamment dans l'espace antillais. Ce point est important concernant la lutte contre la traite et l'esclavage menée par la marine française durant la période, une réalité passée totalement inaperçue.

Si la flotte de Toulon est bien présente dans cet ouvrage, c'est en effet surtout sur l'Atlantique que porte ici le propos. Il s'agit de donner à voir le visage le moins connu de la marine française de la Révolution ; à ce propos, la grande divergence des trajectoires de la flotte de Brest et de celle de Toulon n'a pas été assez soulignée : c'est cette dernière qui est presque anéantie à trois reprises, en 1793, avec le siège de Toulon, à Aboukir en 1798 et à Trafalgar en 1805. Le destin de la flotte de Brest est bien différent, puisqu'elle ne subit jamais de défaite de cette ampleur. Illustration de cette réalité, l'*Océan*, le navire amiral de la flotte de Brest, finit paisiblement sa carrière en 1855.

C'est donc la vie, les combats, la stratégie suivie par cette flotte, ainsi que la marine française dans son ensemble, durant la I^{re} République, qu'il s'agit d'explorer. S'il importe sur de nombreux points de partir de l'année 1789, notamment en ce qui concerne le corps des officiers et les troubles des colonies, c'est d'abord et avant tout la période de la guerre, à partir de 1792, qui sera l'objet de notre attention. Pour cela, il nous faut d'abord établir un état des lieux des forces et des faiblesses de la marine ; le point de départ retenu, entre la déclaration de guerre à l'Autriche et celle à la Grande-Bretagne, est l'entrée de la France en République, en septembre 1792.

CHAPITRE 1

La marine française en 1792 : une réévaluation indispensable

« Je ne me suis pas proposé d'écrire l'histoire de la marine de Louis XVI, je n'ai voulu qu'étudier son fonctionnement, à la veille de la Révolution qui devait l'anéantir¹. » L'ambition de Maurice Loir dans son ouvrage *La Marine royale en 1789* est celle de bien d'autres auteurs après lui : dresser le portrait d'une marine à son apogée avant l'effondrement révolutionnaire, conséquence, selon eux, de la mise en pratique de valeurs incompatibles avec l'existence d'une marine. S'il est important de nuancer ce portrait de la marine royale, commençons par souligner l'importance des continuités dans le domaine maritime. La surcharge de sens de la coupure révolutionnaire tend à masquer les permanences qui existent en mer. L'entrée dans l'année 1789 n'entraîne pas de changements dans la configuration des côtes de la France ni dans le régime des vents qui les caractérisent. De même, les structures administratives de la marine française ne se modifient que très partiellement.

La mer et la France en Révolution : permanences et mutations

Les données fondamentales de la décennie de guerre navale révolutionnaire sont celles qui touchent à la mer elle-même, aux vents et aux courants. Dans ce domaine, la spécificité française la plus saillante est celle de la multiplicité de ses façades maritimes : atlantique, méditerranéenne, et celle de la Manche. La flotte française éprouve des difficultés récurrentes à se concentrer, à la différence des unités britanniques capables de se masser dans les ports

du sud de l'Angleterre. Par ailleurs, ces ports anglais n'ont pas de pendant du côté français de la Manche, une réalité naturelle qui pose un redoutable problème. Toute escadre française de vaisseaux de ligne pénétrant dans la Manche est condamnée à vaincre ou à être détruite, dans le meilleur des cas par échouage, en l'absence de port en eau profonde dans cette mer. La seule solution est la construction artificielle d'une rade capable d'abriter des navires à fort tirant d'eau ; ce projet est entamé à Cherbourg sous l'Ancien Régime. Néanmoins, la question stratégique de l'accès à la Manche reste entière en 1792, car la rade n'est complétée que sous l'Empire. La Manche est donc quasiment interdite aux escadres françaises. En septembre 1795, l'amiral Villaret plaide même pour l'arrêt de l'envoi de tout type d'unités importantes dans la Manche, y compris frégates et corvettes, au vu de la domination totale de la Royal Navy dans cet espace².

La stratégie navale de la France révolutionnaire doit donc composer avec ces données. Le régime des vents, sur lequel les hommes n'ont pas plus de prise, recèle, lui, autant d'opportunités que de difficultés. Les vents à Brest sont majoritairement d'ouest, une configuration météorologique qui rend toute sortie de la rade très difficile. En revanche, une fois les navires sortis de Brest, les escadres françaises peuvent s'attendre à un retour rapide des vents d'ouest qui les ramèneront facilement à leur point de départ. Cette situation est un casse-tête pour l'amirauté britannique. Bien souvent, le temps que la nouvelle de la sortie de Brest de l'armée navale française lui arrive, le vent est repassé à l'ouest, interdisant alors aux vaisseaux britanniques de sortir de la Manche, et laissant le champ libre aux Français. Néanmoins, il arrive aussi que ce retournement tarde, avec des conséquences potentiellement catastrophiques pour ces derniers ; car il est alors très difficile de gagner vers l'ouest, et les navires français se retrouvent contraints de rester en mer plus longtemps que prévu, alors que le vent est idéal pour une sortie en masse de la flotte britannique depuis les mouillages de la Manche.

Les enjeux sont néanmoins trop élevés pour les Britanniques ; la défense de l'Irlande, notamment, ne peut être laissée au hasard des

vents. D'où le choix récurrent du blocus durant le XVIII^e siècle : cette méthode est notamment employée avec succès durant la guerre de Sept Ans. Une escadre britannique au large d'Ouessant peut tenir la mer par presque tous les temps, sauf les forts vents d'ouest ; mais ces mêmes vents maintiennent les unités françaises au fond de la rade de Brest. En cas d'infériorité numérique de la flotte française, il faut alors une tempête d'est pour pouvoir sortir, situation fort peu fréquente, et qui se présente généralement en hiver. En ce qui concerne la Révolution, il convient d'adopter une chronologie fine : en réalité, le blocus balbutie pendant l'essentiel de la période et n'est pas complètement mis en place avant le Consulat.

À l'échelle de l'Atlantique nord dans son ensemble, la circulation atmosphérique prend une forme globalement circulaire. La traversée de l'Atlantique depuis l'Europe se fait en passant largement au sud, afin de s'appuyer sur les alizés, orientés vers le sud-ouest en direction de l'Équateur. En conséquence, la façade atlantique espagnole constitue un point clé pour les flottes à la fin du XVIII^e siècle ; Cadix, notamment, est autant une porte d'entrée vers la Méditerranée que vers les Antilles. Ces dernières sont, elles aussi, affectées par les alizés, qui soufflent de l'est vers l'ouest de la région. Là encore, les conséquences militaires sont importantes : une campagne navale aux Antilles se fait d'est en ouest ; depuis, justement, les îles au Vent ou du Vent (dénomination d'époque des Petites Antilles) vers les Grandes Antilles (ou îles Sous-le-Vent).

Ce rappel des permanences maritimes ne vise pas à nier les changements apportés à la marine française par les premières années de la Révolution. Ceux-ci sont très réels ; notamment à travers les conséquences d'un événement fondamental dont il est généralement peu fait état dans les histoires de la marine : l'insurrection des esclaves de Saint-Domingue en août 1791. Cette déflagration condamnait à terme une bonne partie du marché français des produits coloniaux (sucre, café) ; et les liaisons maritimes sur lesquelles ce commerce s'appuie. Dans l'immédiat, lorsque la nouvelle de l'insurrection arrive à l'Assemblée législative (1791-1792), il est déjà question de « sauver les colonies », et le ministre de la Marine prépare une expédition de secours pour Saint-Domingue.