

— ÉTUDES MARINES —

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

Directeur de la publication

Contre-amiral Marc-Antoine Lefebvre de Saint Germain

Rédacteur en chef

Cyrille P. Coutansais

Mise en pages

Aspirant Quitterie de Revel

Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM)

Case 08- 1, place Joffre-75700 Paris SP 07

01 44 42 82 13- cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

— ÉTUDES MARINES —

CHESAPEAKE

Actualité du combat
naval

N°24 – Septembre 2023
Centre d'études stratégiques de la Marine

SOMMAIRE

Avant-propos	6
Amiral Pierre VANDIER	
Vers la bataille de la Chesapeake	12
CC Jean-Christophe CHAUMERY	
La bataille de la Chesapeake, 242 ans plus tard : invariants et évolutions du combat naval	22
Dr Nicolas MAZZUCCHI	
Rapport de force technologique en mer : quelques leçons de la Chesapeake	26
CF François-Olivier CORMAN	
La puissance de feu : élément discriminant du combat naval ?	36
CC Tanguy PELLETIER DOISY	
L'art du commandement en mer à l'heure du C4ISR	42
CV Xavier BAGOT	
Forces morales et esprit d'équipage : facteurs clés du succès au combat	48
CV Frank AUFFRET	
Combattre en coalition : quels enseignements de la guerre d'indépendance américaine pour les coalitions du XX^e siècle ?	54
CF Edouard LANQUETOT	
Les troupes de marine : outil de la complémentarité terre-mer dans les armées en France depuis le XVII^e siècle	62
CDT Benoit BODART ; CDT Michael BOURLET	

ANNEXES	72
Chronologie de la bataille de Chesapeake	74
Ordres de batailles des marines française et britannique	75
Biographies des chefs d'escadres	76
Oeuvres par les Peintres officiels de la Marine	78

AVANT-PROPOS

par l'amiral Pierre Vandier
chef d'état-major de la Marine

Bataille de la Chesapeake, amer inspirant pour la Marine d'aujourd'hui

L'idée d'ériger la victoire de la Chesapeake en fête de référence de la Marine est née de la conviction que l'étude historique ne doit pas se limiter à un cénacle d'historiens spécialistes, mais qu'elle mérite d'être connue du plus grand nombre dans la mesure où elle contribue directement à la performance de la Marine.

Connaître le passé permet en effet de mieux comprendre la Marine nationale contemporaine, son cadre d'action et son environnement, en ce sens qu'elle hérite du fruit de décennies voire de siècles de matériels et de savoir-faire. Ainsi, l'histoire est un outil d'aide à la décision qui contribue à l'orientation de notre réflexion stratégique navale.

Etudier et découvrir les grands moments de l'histoire de la Marine, c'est aussi créer un enracinement, une culture commune, à la source de l'identité du marin. Il ne s'agit pas de s'arrêter au simple plaisir de la curiosité ou de la contemplation du passé. Au contraire. L'étude historique permet de prendre de la hauteur pour naviguer dans le temps présent. Tels les amers que le timonier et son chef de quart cherchent pour atterrir à l'approche des côtes, cet enracinement permet de savoir d'où nous venons, ce que nous sommes, ce qu'il nous est possible d'envisager.

Cela vaut donc tout particulièrement pour les chefs, c'est-à-dire ceux qui encadrent, élèvent, décident. Découvrir les repères de notre histoire, c'est structurer sa pensée, ce que Charles de Gaulle a si bien résumé dans le fil de l'Epée : « *la culture générale est la véritable école du commandement, car elle forme l'intelligence et l'instinct. Ces deux qualités sont indispensables au chef pour discerner l'essentiel de l'accessoire.* » L'analyse historique est une fondation, une chape, sur laquelle on peut poser les murs de sa réflexion personnelle et collective.

C'est précisément dans cette construction que la victoire de la Chesapeake trouve sa place. Il ne s'agit pas de chercher à reproduire ce qu'ont réalisé nos ancêtres, comme si l'histoire pouvait se répéter ou « bégayer ». La comparaison entre la FREMM et le vaisseau de 74 canons trouve vite sa limite, même si l'un comme l'autre ont montré chacun à leur époque leurs qualités techniques. Il ne s'agit pas de rechercher vainement des ressemblances entre deux époques par nature différentes. Il s'agit de retrouver un héritage, de comprendre les ressorts profonds qui ont conduit à la victoire. Et ceux-ci ont traversé les siècles pour venir jusqu'à nous. Ces enseignements nous parlent aujourd'hui et ce numéro d'*Etudes Marine* en dresse une remarquable synthèse.

On découvre par exemple que la bataille ne se joue pas uniquement le 5 septembre 1781 dans la baie de la Chesapeake, mais dès le 22 mars, lorsque l'escadre appareille de Brest. La victoire est conditionnée, progressivement construite, par une manœuvre globale de près de six mois à travers l'Atlantique, en passant par les Antilles, Saint Domingue et Cuba.

On constate que de Grasse et ses commandants ont parfaitement saisi le sens de leur mission. Le 5 septembre au soir, alors que la fumée du combat se dissipe, ordre est donné de ne pas chercher à détruire la flotte anglaise, au risque de perdre d'autres unités, mais de protéger plutôt l'arrivée des convois d'armes. Cet ordre du niveau tactique aura une portée véritablement stratégique, offrant aux insurgés les canons de siège nécessaires à la chute de Yorktown, qui ouvrira la voie à l'indépendance américaine.

Chesapeake est aussi le résultat d'une préparation opérationnelle poussée. « Le génie est une longue patience » disait Buffon. La protection du secret sur les intentions françaises, des transmissions performantes, l'appareillage sans délai qui surprendra les Anglais, l'alignement par ordre de vitesse qui fera gagner un temps précieux, ... autant de coups de génie qui, loin de l'improvisation, sont le fruit d'une préparation de longue date.

C'est enfin dans le cœur de la bataille que l'on trouve les plus riches enseignements pour les marins que nous sommes, parce qu'ils révèlent les invariants du combat.

Combattre c'est faire face au manque : « *If you lack everything but the enemy, you are in a combat zone* » nous dit une des « *Murphy's law of combat* ». C'était vrai en 1781, puisque la bataille sera menée avec des équipages incomplets, en bonne partie engagés dans la manœuvre amphibie. C'est vrai aujourd'hui : être combattant, c'est avant tout se battre avec ce qu'on a.

Combattre c'est ensuite gérer l'incertitude, c'est faire face à ce qui n'est pas prévu, « ce qui arrive en fin de compte n'est pas l'inévitable, mais l'imprévisible » nous dit Keynes. C'est pour cette raison, que la victoire repose sur l'adaptabilité. Vaincre, c'est s'adapter plus vite que l'ennemi. À l'inverse, la défaite tient souvent en deux mots : « trop tard ».

Si la portée et le nombre des munitions sont déterminants pour acquérir la supériorité en mer, être combattant est par conséquent une affaire d'état d'esprit, qui se forge au quotidien, en 1781 comme aujourd'hui. Remplir sa mission, dans le faux calme d'un temps de paix trompeur ou dans le fracas du combat, c'est faire appel à des ressorts profonds de détermination, d'engagement, de pugnacité, de chance aussi.

C'est pour toutes ces raisons que je forme le vœu que la célébration annuelle de l'héritage de la Chesapeake devienne une tradition. Pour cela, il faut s'approprier et comprendre cette page de notre histoire. Cet exemplaire d'*Etudes Marine*, développé par et pour les marins, y participe. Il a vocation à être diffusé dans les carrés, les cafétérias, les salles de repos de toute la Marine, et au-delà. Puisse ce numéro jeter un pont entre le passé et l'avenir, et participer à sa mesure à la patiente construction de la force morale de la Marine qu'appellent les combats de demain.



Le commandant à la passerelle. ©Marine nationale





La Bataille de la Chesapeake le 5 septembre 1781, Jean Antoine Théodore de Gudin, XIX^e siècle.
À gauche, *l'Auguste* (80 canons) au combat.

Vers la bataille de la Chesapeake

Capitaine de corvette Jean-Christophe Chaumery¹

¹ avec l'aimable participation du contre-amiral Rémi Monaque

« La fortune sourit à l'audace »¹

Traumatisme national aux conséquences géopolitiques majeures, la guerre de Sept ans voit la défaite de Louis XV face à George III, la perte du Canada et l'abandon du rêve de Dupleix de bâtir un empire français des Indes. Au large de Quiberon, la Royale est humiliée à la bataille des Cardinaux le 20 novembre 1759 et ne peut renverser la partie jusqu'à la signature du traité de paix en 1763. Mais elle redresse immédiatement la tête sous l'impulsion de ministres de la Marine tels que Choiseul et Sartine, convaincus que le fait maritime est la nouvelle voie de la puissance basée sur l'économie. Louis XVI, férus de science et d'exploration, soutient cette vision moderne de la politique et œuvre patiemment à la reconstruction de la Marine à laquelle son grand-père ne croyait pas. La tâche est immense car il faut moderniser la flotte, repenser l'administration des arsenaux, armer des équipages, redresser le corps des officiers, entraîner les escadres, constituer des alliances et enfin établir une nouvelle stratégie navale visant non pas à se venger de l'Angleterre mais à grandir tandis que l'Amérique se soulève.

La renaissance de la flotte

Sans s'obstiner dans une stratégie directe d'invasion de l'Angleterre, la France s'appuie sur son reliquat colonial et des alliances pour se fixer intelligemment des buts de guerre plus compatibles avec ses moyens. Optant pour une stratégie indirecte afin de forcer Londres au partage des mers et du commerce, Versailles opère un redressement naval considérable et une révision en profondeur de son appareil militaro-industriel. L'administration des arsenaux, la contractualisation des marchés et la logistique d'approvisionnement des chantiers navals sont remaniées afin de gagner en efficacité et mettre à l'eau davantage de vaisseaux neufs ou refondus. Malgré un équilibre budgétaire précaire et des arbitrages financiers houleux, Choiseul et Sartine font renaître une marine, chargée - une fois n'est pas coutume – d'exécuter l'essentiel de la stratégie du royaume.

Malgré l'incontestable volonté politique sous un régime monarchique, il ne faut pas moins de quinze ans pour aligner des vaisseaux aptes au combat et un ordre de bataille suffisant pour affronter, avec le concours de l'*armada espagnole*, la première marine mondiale. Les vaisseaux de 74 canons, les FREMM de Louis XVI en somme, remplacent les vaisseaux de 64 décevants aux Cardinaux, et font la fierté des marins comme de leurs architectes. Toutefois, ils ne sont pas tous équipés de carènes doublées de cuivre. Cette évolution technique, qui sur la longue durée fournit un avantage de vitesse considérable, confère une protection accrue contre le taret, mollusque qui dégrade les coques et oblige à des entretiens majeurs, très pénalisants outremer.

¹ Virgile, *L'Énéide livre X*

La fidélisation des marins

Sartine s'attelle au recrutement et à la fidélisation des marins. Il remédié aux promotions tardives, qui ne laissent que peu de temps pour commander et vieillissent immanquablement les postes de responsabilité. Après soixante ans de gel des avancements, au déclenchement de la guerre en 1778, le corps des officiers généraux est inévitablement sclérosé. Il compte parmi ses rangs des officiers aux excellents états de service mais âgés de plus de 70 ans pour nombre d'entre eux et inaptes à reprendre la mer. Le temps d'une guerre, Sartine puis Castries parviennent à dégeler la politique d'avancement et à insuffler une énergie nouvelle dans le corps des officiers généraux. Grâce à cela, Suffren ne reste chef d'escadre qu'un an et devient en 1783 le plus jeune lieutenant général de son époque, à seulement 54 ans. Le ministre résout également les graves arriérés de paiement de solde qui affectent le moral des équipages comme des fournisseurs de la flotte, pénalisant l'effort de modernisation. Sartine fait construire des casernes à terre pour héberger les marins de retour de mission, au lieu de les laisser croupir à bord dans des conditions d'hygiène déplorables. Cela constitue une véritable révolution, hautement bénéfique pour le moral des marins.

L'entraînement des escadres

Après vingt ans d'interruption, les escadres d'évolution sont réactivées pour entraîner les équipages et les officiers les plus prometteurs à la manœuvre en flotte constituée. Le maintien de la ligne au gré des évolutions des vaisseaux comme des vents est la condition essentielle pour la mise en œuvre de l'artillerie navale. Au sein de ces escadres, de Grasse et Suffren s'illustrent et se préparent aux combats futurs. Les amiraux en profitent pour juger leurs officiers et sélectionner les commandants. Pour fluidifier la conduite des flottes, le code de transmission est repensé par le Chevalier du Pavillon. Au lieu de l'ancien code trop complexe, combinant plus de quarante pavillons aux significations différentes selon les mâts auxquels ils sont hissés, le chevalier innove. Il développe un code numérique agile, réduit à vingt pavillons assortis de flammes, et évite les confusions en leur conservant la même signification quel que soit le mât de hissage.

La guerre reste une épreuve

Malgré cette remontée en puissance remarquable, plusieurs facteurs annoncent que la tâche sera rude pour les marins français. La flotte reste hétérogène, alignant de vieilles coques quadragénaires comme la fine fleur des mers, le *Ville de Paris*. Aussi perfectionnés soient-ils, les vaisseaux n'ont pas bénéficié d'une innovation comparable à leurs adversaires anglais, dont les carènes sont très majoritairement doublées de cuivre. La vitesse et d'endurance vont donc faire défaut aux navires français, et cela ne peut que

peser au combat sur des théâtres d'opération éloignés. La pénurie de matériaux et le maillage restreint des points d'appui vont obérer la capacité d'action de l'autre côté des océans. De plus, les treize colonies restent partagées quant à l'allégeance à George III et frileuses envers les meurtrissures qui découleront d'une guerre d'indépendance. Les côtes américaines demeurent jalousement gardées par la *Royal Navy*, solidement implantée et apte à soutenir les tuniques rouges face aux rebelles.

Mais il faut compter sur les ressorts humains pour prendre le dessus à la guerre. Même si un reliquat d'indiscipline et des tensions corporatistes perdurent, le moral s'est considérablement amélioré. Les officiers sont formés, les escadres entraînées et surtout les marins remobilisés par la fierté de servir sur une flotte renaissante. Washington est convaincu que sa guerre dépend de la maîtrise des mers, et la Royale est prête à se battre. L'incident de la *Belle-Poule* face à l'escadre de l'amiral Keppel en Manche le 17 juin 1778 met le feu aux poudres et marque le commencement officiel des hostilités.

La stratégie navale de Versailles

Les armées navales ont pour tâche principale de protéger le commerce avec les Antilles afin d'alimenter une métropole sous perfusion coloniale. Le soutien aux rebelles américains doit être savamment dosé pour ne pas attiser les braises libertaires en France au temps des Lumières. Des campagnes sur les côtes américaines sont prévues pour prêter main-forte aux Américains et nuire aux Britanniques, mais leur faible autonomie logistique les condamne au coup d'éclat décisif. Faute de profondeur sur le théâtre d'opérations, les efforts des marins français pour conquérir la maîtrise des mers sont vains s'ils ne sont immédiatement exploités par une action terrestre. Pour contrer sa suprématie navale, il faut acculer Londres à un grand écart stratégique entre ses possessions américaines et indiennes. Versailles l'exploite habilement en portant des coups répétés avec plus ou moins de succès. Ils auront finalement raison de l'édifice de puissance londonien grâce à la vaillance des marins et des soldats du roi, lors de l'estocade finale portée à la Chesapeake le 5 septembre 1781.

L'entrée en premier du comte d'Estaing

Ancien officier de l'armée de terre, l'amiral d'Estaing appareille de Toulon le 13 avril 1778 avec douze vaisseaux et cinq frégates, cumulant 846 canons. Méconnaissant les mers et peu à l'écoute de ses subordonnés, il choisit une route dévancée. Sa traversée de trois mois le prive de l'effet de surprise escompté pour défaire Howe, alors que Byron est immédiatement envoyé par Londres en renfort. Incapable de franchir les bancs de Sandy Hook faute de pilotes, d'Estaing enrage devant Howe retranché au mouillage dans la baie de New York. Il doit se déporter vers Rhode Island pour y soutenir l'action de troupes américaines mais l'action pêche faute de coordination. L'arrivée de Byron

rend l'avantage numérique aux Anglais et force le Français à se diriger vers les Antilles après une escale logistique à Boston. Cette première phase de la campagne, décevante, n'en a pas moins affecté la liberté d'action britannique et permis à Washington de progresser à terre pour libérer Philadelphie. Aux Antilles, d'Estaing affronte Barrington mais ne parvient pas le 13 décembre à l'empêcher de saisir Sainte Lucie, possession stratégique qui offre dorénavant aux Anglais une vigie au cœur du dispositif français. En réaction, il conquiert la Grenade le 6 juillet 1779 face à Byron qui se replie grâce à la vitesse de ses carènes cuivrées. L'amiral est rappelé en métropole par Versailles, et sa flotte répartie entre de Grasse et La Motte-Picquet. Il tente un ultime coup d'éclat redempteur en répondant à l'appel au secours opportun des rebelles américains, mais connaît un nouvel échec sanglant en assiégeant Savannah. Toutefois, cette nouvelle occasion manquée provoque un redéploiement de troupes anglaises, qui ouvre la voie de Rhode Island à l'arrivée prochaine de Rochambeau.

La flotte en vie du comte d'Orvilliers

D'Orvilliers exerce une pression directe sur les îles britanniques, provoquant une défense côtière accrue. L'amiral tient tête à Keppel lors de la bataille d'Ouessant le 27 juillet 1778 et inflige à la *Royal Navy* un traumatisme tel que l'Anglais est contraint de s'expliquer face à un tribunal. L'alliance franco-espagnole actée par le Traité d'Aranjuez le 12 avril 1779 se concrétise par la constitution d'une *armada* conjointe, destinée à faire peser une menace d'invasion sur Londres. Mais la coordination des deux flottes est insatisfaisante. Les Espagnols accusent des retards de levée d'équipages et l'escadre française s'use inutilement dans le golfe de Gascogne pendant près de deux mois. À bout de souffle et handicapée par une redoutable épidémie, l'armée navale enfin regroupée parvient en Manche mais n'y mène aucun combat. D'Orvilliers n'a pas une vision claire de sa mission, dont les directives opaques dissimulent le refus d'invasion pour n'exercer qu'une manœuvre d'intoxication britannique. Malgré 5000 morts et 8000 malades sans avoir tiré le moindre coup de canon, l'armada franco-espagnole remplit son rôle stratégique de « flotte en vie » (dont la simple existence provoque un effet) au cours de trois mois de mer et fixe la *Home Fleet* sur les côtes anglaises et non américaines.

L'audace de Guichen

Guichen appareille de Brest le 3 février 1780 en direction des Antilles où sévit Rodney. Chargé de protéger des convois alimentant la métropole, Guichen affronte à trois reprises son rival et démontre à la *Royal Navy* la vigueur retrouvée de la Marine française. A la bataille de la Dominique le 17 avril, les marins français malmènent leurs ennemis avec 1132 canons, soit 604 de moins que l'ennemi. Ébranlée par cet affront, la flotte de Rodney peine à se ressaisir. Deux combats rapprochés sont à nouveau

remportés les 15 et 19 mai malgré des pertes comparables. Victorieux, Guichen reste conscient de ne pas avoir poussé suffisamment l'avantage tactique qu'il avait conquis de haute lutte, en ne pourchassant pas la flotte anglaise pour la terrasser dans sa retraite. Mais il peut s'enorgueillir d'avoir infligé une sérieuse leçon à son ennemi, même si son départ cède à l'Anglais la supériorité numérique sur le théâtre d'opérations qu'il n'a pas su acquérir au combat. Le valeureux Guichen, auteur de trois brillants combats où il a tenu en échec le meilleur amiral anglais de l'époque, a en outre réussi à faire traverser l'Atlantique dans les deux sens à plusieurs importants convois marchands.

Le corps expéditionnaire de Ternay et Rochambeau

Pour soutenir Washington et La Fayette, la flotte de l'amiral Ternay convoie les 6000 hommes de Rochambeau directement vers Rhode Island puis Newport. Après 70 jours de traversée, les Français y débarquent le 10 juillet 1780 et sécurisent la rade et ses approches pour parer la menace de Graves et Arbuthnot, qui réalisent leur jonction à New York. Ternay ne peut rivaliser et la maîtrise des mers lui échappe. Sachant ne pouvoir compter sur ce soutien naval indispensable, Rochambeau tempère les ardeurs de La Fayette. Il régénère ses troupes insuffisantes au lieu de les exposer inutilement contre les tuniques rouges. Il prépare les plans de guerre avec Washington contre les forces de Clinton et de Cornwallis. Les américains sont en difficulté et ont grandement besoin d'un renfort français, tant maritime que terrestre. Mais cette flotte en vie et cette armée en vie, retranchées à Newport, exercent un effet sur les forces britanniques, empêchées d'exploiter leur récente victoire de Charleston au Sud pour protéger New York. Malade, Ternay meurt et Destouches le remplace à la tête de la flotte. Après une expédition légère victorieuse de Tilly, Destouches appareille avec huit vaisseaux, et engage la première bataille de la Chesapeake le 16 mars 1781. Il prend l'avantage sur Arbuthnot qui parvient à le repousser, au prix de dégâts considérables. L'amiral anglais est hué à son retour à New York tandis que Destouches est acclamé par les Américains. Faute de victoire navale, les combats de La Fayette à Portsmouth ne peuvent être décisifs. Les abords de la Chesapeake restent sous domination anglaise.

La glorieuse diversion de Suffren

Suffren s'attaque aux intérêts anglais en Océan Indien, pour y accaparer de nombreux vaisseaux anglais et favoriser de Grasse aux Amériques. Parti de Brest le 22 mars 1781, il fait route au Sud en direction du Cap, colonie hollandaise à sécuriser en tant que clé de l'Océan Indien. Le 16 avril 1781, il est surpris par la présence de Johnstone au mouillage de La Praya, et engage le combat sans préavis face à l'Anglais médusé. La flotte française impréparée essuie des dégâts considérables. Mais elle en retire deux semaines d'avance sur les Anglais vers le Cap, sécurisant ainsi ce point d'appui essentiel. Suffren accomplit sa jonction avec la force du comte d'Orvès à l'Île-de-France, mais

cette escadre s'est amollie dans l'oisiveté et le commerce. Son amiral malade ne la dirige plus véritablement. Le bailli lui succède à son décès et bouleverse les habitudes par une présence permanente sur les côtes indiennes de Coromandel, avec le soutien logistique du sultan de Mysore, allié antibritannique. L'amiral Hughes est surpris de la longévité française sur le théâtre d'opérations, où Suffren fait preuve d'une combattivité et de résultats qui forcent l'admiration anglaise. Les flottes se battent à Sadras, Provédien, Négapatham et Trincomalé avec vigueur, mais Suffren ne parvient pas à obtenir de résultat décisif. Innovant, opiniâtre et adulé par ses matelots, il pèche dans son rôle de chef en n'associant pas ses capitaines à son idée de manœuvre et en faisant preuve d'une extrême sévérité envers eux. Les combats sont violents mais brouillons car les tactiques innovantes de Suffren sont mal comprises par ses capitaines. Une partie des officiers fait délibérément preuve d'insubordination au combat et le bailli courroucé les fait rapatrier en deux purges successives. Enfin, il parvient à fédérer ses hommes face au péril affronté par les soldats du général Bussy à Gondelour face au général Stuart. La bataille navale de Gondelour gagnée avec 15 vaisseaux contre 18 consacre la gloire de Suffren.

La bataille de la Chesapeake

Appareillant de Brest le 22 mars 1781, suivi de Suffren, de Grasse mène l'impressionnante flotte de vingt vaisseaux avec consigne du roi d'agir sans cesse pour nuire aux Anglais et à leur commerce. Contrairement à ses prédécesseurs chargés de directives imprécises et confuses tout en étant contraignantes, il a entière liberté de manœuvre. Il a toute la confiance du gouvernement et a pour seule consigne de faire du mal à l'ennemi. Depuis le puissant trois-ponts de 104 canons *Ville de Paris*, de Grasse protège des convois et conquiert Tobago face à Hood et Rodney. Mais Washington est en fâcheuse posture malgré le soutien de Rochambeau qui ne suffit pour prendre l'inexpugnable bastion anglais de New York tenu par Clinton. Près de Yorktown, au fond de la baie de la Chesapeake, La Fayette est aux abois face à Cornwallis tandis que l'escadre de huit vaisseaux de Barras (succédant à Ternay après l'intérim de Destouches) est fixée à Newport. Alors que la mauvaise saison aux Antilles approche et que la situation franco-américaine est critique, de Grasse abat toutes ses cartes sans hésitation. Plutôt qu'attaquer New-York via ses hauts fonds qui ont pénalisé d'Estaing en 1778, il décide de porter un coup à la Chesapeake avec un effet de surprise décisif. Convaincu, Washington abandonne son objectif initial, n'y maintient qu'une force de diversion et marche porter un coup fatal à Cornwallis.

De Grasse berne les espions anglais tandis que le secret masque sa destination au sein même de sa flotte. Il rassemble 28 vaisseaux et 6000 soldats à Saint Domingue. Simulant un départ pour la Grenade, il repart discrètement au Nord le 16 juillet en empruntant le canal des Bahamas et longe la côte américaine hors des routes fréquentées. Trois navires anglais croisés en chemin sont capturés pour éviter qu'ils

ne révèlent la position des Français. Pendant ce temps, Washington et Rochambeau progressent vers le Sud. Chargé de convoyer l'artillerie lourde, Barras quitte Newport de nuit le 25 août et fait un large détour pour éviter Graves qui rôde. Pressentant un danger, Rodney dépêche Hood des Antilles vers la Chesapeake et New York. Il coupe au plus court avec ses vaisseaux rapides aux carènes cuivrées, et se rassure le 25 août devant la Chesapeake vide avant de rallier New York. Pour cause, il a dépassé de Grasse et Barras vient tout juste d'appareiller.

De Grasse atteint la Chesapeake le 29 août et entame l'opération amphibie tandis que Cornwallis se retranche à Yorktown. Informés du départ de Barras, Graves et Hood partent l'intercepter mais, plus au large, il leur échappe. Au matin du 5 septembre, de Grasse voit s'approcher 21 voiles ennemis. Au mouillage, alors que 2 000 de ses marins participant aux opérations de débarquement sont à terre et que les conditions météorologiques – vent contre courant – sont défavorables, il prend sa décision. Il va engager le combat au large avec 24 vaisseaux. L'audace, l'agilité et le sens marin de l'amiral renversent une situation hautement défavorable alors que les Anglais approchent en confiance.

De Grasse a pris la précaution de prendre un mouillage qui facilite l'appareillage de son escadre. Il réussit à prendre la mer en moins d'une heure et se faufile dans les bancs pour sortir alors que la marée s'inverse enfin. L'ingéniosité tactique de l'amiral fait établir la ligne de bataille non pas en ordre classique, mais en ligne de vitesse². Le premier navire prêt part au combat et les autres suivent dès que parés. L'entraînement de grande ampleur en flotte constituée paye car, malgré la précipitation, les vaisseaux s'adaptent pour faire face. Avec 2000 absents, les commandants ajustent le rôle du poste de combat. Chaque officier, marin et soldat disponible est aux pièces pour déployer toute la puissance des 1800 canons français, quitte à consentir une diminution du personnel affecté à la manœuvre des voiles. Il faut à tout prix battre les Anglais, surpris par cette sortie massive et franche. A 14h, les flottes ennemis sont en route parallèle cap à l'Est, les Anglais au Nord, les Français au Sud.

De Grasse responsabilise ses chefs de division Bougainville et Monteil au combat, tandis qu'il veille au coup d'après et à la cohérence de sa flotte. Conseillé par des pilotes américains et habile manœuvrier, il anticipe les sautes de vent du Nord-Est à l'Est-Nord-Est et fait évoluer son escadre vers le Sud-Est pour maintenir sa ligne. Subissant ce vent variable et s'entêtant à engager au contact, les Anglais se désaxent en convergeant vers l'ennemi. Leur cap trop Sud rend leurs canons non battants. La mécompréhension des ordres de Graves isole la division de Hood, trop loin pour nuire. À l'autre bout

² Entretien du 31 mars 2023 avec le Professeur Jean-Marie Kowalski, co-auteur de CHALINE Olivier, KOWALSKI Jean-Marie (dir.), *L'amiral de Grasse et l'indépendance américaine. Tome 1 Commander en opérations*, Paris, Sorbonne Université Presses, 480 p (à paraître)

de la ligne, le combat naval est un déferlement de violence. Les canons propulsent des milliers de boulets qui ravagent les navires, y provoquant des éclats et des incendies meurtriers. Dans les batteries, les marins s'activent dans une fumée noire étouffante qui complique la visée mais n'entame pas leur combattivité. La bataille fait rage jusqu'à ce que les Anglais se replient au crépuscule. Ils déplorent 336 morts et blessés contre 209 parmi les Français. Graves rôde et hésite pendant cinq jours avant de faire route vers New York en sabordant un vaisseau trop gravement avarié.

Vainqueur avisé, de Grasse ne s'acharne pas sur l'ennemi en déroute mais retourne à la Chesapeake pour suivre sa mission. Le 11 septembre, il y découvre Barras qui a rallié la rade impunément la veille et débarque déjà les canons du siège de Yorktown. Les alliés sont maîtres de la mer avec 36 vaisseaux, et de la terre avec 17000 soldats franco-américains. Les 8000 hommes de Cornwallis subissent d'incessantes canonnades terrestres et navales jour et nuit jusqu'à leur reddition le 19 octobre. L'estocade de la Chesapeake abat l'ambition anglaise et aboutit le 3 septembre 1783 à la victoire française et à l'indépendance américaine.

L'accomplissement de la stratégie française grâce à la Royale

Après quinze ans de remontée en puissance, la Royale s'est illustrée tant au combat que pour la protection du commerce, et sur tous les théâtres d'opérations assignés par Versailles. Même si certaines campagnes ont eu une portée moins glorieuse que celles de Suffren et de Grasse, chacune a apporté sa contribution à la progression de la stratégie française vers la victoire finale, vingt ans après la défaite de 1763. L'efficacité des flottes françaises a été impactée par leur hétérogénéité, le manque d'innovation technique et un défaut d'entraînement qui pénalise la manœuvre et la tactique. Mais l'audace, l'agilité et la vaillance au combat ont permis de transcender des équipages unis autour de leurs chefs en des instants décisifs. Vaincu aux Saintes quelques mois après la Chesapeake, de Grasse n'en a pas moins porté le coup fatal à la posture britannique, qui bascule irrémédiablement sur la voie de l'indépendance américaine. Audacieux, pugnace et innovant, de Grasse entre dans l'Histoire à la tête des marins qui se sont illustrés par leur force morale.



L'armée navale du Comte de Grasse voguant vers la baie Chesapeake.
© *Les Grandes Batailles navales*, Jean-Yves Delitte, Glénat, 2021

La bataille de la Chesapeake, 242 ans plus tard : invariants et évolutions du combat naval

Dr Nicolas Mazzucchi
Directeur de recherche, CESM

Les forces armées contemporaines disposent souvent de moments fondateurs. Pour certaines d'entre elles, ce sont des victoires ; pour d'autres des défaites. Leur point commun est le plus souvent simple : elles ont été le révélateur de la capacité de l'entité considérée à dépasser la simple action de combat, pour s'inscrire dans une forme de transcendance. Camerone pour la Légion étrangère est de ces moments ; pour la Marine une telle bataille porte un nom, Chesapeake. Alors que nous célébrons le 242^e anniversaire de cette victoire – décisive – de la Guerre d'Amérique, connue outre-Atlantique sous le nom d'*American Independence War*, il importe de ne pas la regarder exclusivement comme un objet du passé. En effet, le propre de ces moments fondateurs est de transmettre, génération après génération, des leçons, pour certaines immémoriales, tenant à la nature du combat, des forces ou du commandement. L'écho du passé doit ainsi servir à comprendre le présent, à l'analyser, à l'appréhender, dans ses similitudes, aussi bien que dans ses différences. Bien entendu, la flotte française n'est plus composée aujourd'hui de vaisseaux de 74 canons et les frégates sont bien plus que des navires de liaison et de reconnaissance. Toutefois, l'importance de la puissance de feu, l'art du commandement, la place de l'innovation dans l'architecture navale, sont des éléments qui se retrouvent en ce début de XXI^e siècle.

Chesapeake, ainsi que le montre le CC Jean-Christophe Chaumery, est avant tout l'aboutissement de la stratégie navale de la monarchie, dont il convient de souligner qu'elle est particulièrement audacieuse. Lors de la Guerre de Sept ans en effet, la Marine française, malgré quelques succès, est étrillée et son outil naval laissé dans un état pitoyable à la fin du conflit. Il ne tient ainsi qu'à la volonté d'une poignée d'Hommes, le Ministre de la Marine Sartine en tête, de convaincre, financer et construire en quelques années une nouvelle flotte ; qui plus est, en lui assignant de grandes ambitions. Hier comme aujourd'hui, la volonté des chefs civils et militaires demeure un élément primordial.

La reconstruction de la flotte française après la Guerre de Sept ans, ne se limite pas à rebâtir de manière stéréotypée les mêmes navires qu'une décennie plus tôt. En effet, les avancées technologiques, l'innovation technique, comme le décrit le CF François-Olivier Corman, joue un rôle prépondérant. Déjà lors de la guerre précédente, l'avancée technologique britannique avait joué un rôle majeur, sur la vitesse et la puissance de feu en particulier. Au moment de Chesapeake, une rupture technologique étonne et s'avère prépondérante : le navire de 74 canons, fruit d'un compromis naval gagnant entre vitesse, manœuvrabilité et puissance de feu. L'enseignement est là : lorsqu'on regarde Chesapeake par rapport aux grandes batailles navales des guerres précédentes – et certaines suivantes –, c'est bien le compromis technologique qui fonctionne, l'articulation entre le simple et le puissant. Pour avoir trop souvent voulu choisir des options techniques qui tendaient au pinacle et à une complexité bien trop poussée, les

architectes navals français se sont souvent perdus. À cet égard Chesapeake est plus une exception qu'une règle et cet enseignement, en conséquence, n'en est que plus fort.

Outre ces enjeux d'évolution technique, le CC Pelletier-Doisy vient nous rappeler que le combat naval est aussi – voire avant tout – une affaire de puissance de feu et de capacité de destruction. La fragilité des navires, hier comme aujourd'hui, a ainsi systématiquement poussé à rechercher la capacité de frapper l'autre de manière décisive, tout en restant hors de portée de ses coups. Alors que l'on pourrait imaginer qu'ici tout n'est qu'affaire de technologie et de qualité des canons embarqués, celle-ci n'est rien sans la qualité des Hommes qui les servent. Les meilleures armes ont besoin des meilleurs artilleurs et seuls l'entraînement et une formation adaptés sont en mesure, hier comme aujourd'hui, de donner aux navires et aux flottes la capacité à porter ces coups décisifs les premiers. Alors que la missilisation de plateformes navales de toutes tailles atteint des niveaux inédits, c'est en grande partie par les marins qui servent sur les navires que se fera demain la différence, bien plus que par les seuls obus et missiles.

A cet égard, le CV Auffret et le CV Bagot démontrent tout l'enjeu que revêtent les deux notions-sœurs de l'art du commandement et de l'esprit d'équipage. L'amiral de Grasse, engage le combat le 05 septembre 1781 dans la baie de la Chesapeake avec une grande liberté d'action, appliquant « l'esprit » des ordres reçus dans sa lettre de mission remise cinq mois plus tôt à Brest par Castries, le ministre de la Marine. De nos jours, les systèmes de C4ISR ne signent pas l'arrêt de mort de l'initiative tactique : la notion de commandement par intention est au contraire la traduction contemporaine des lettres de mission qui guidèrent l'amiral de Grasse jusqu'à la victoire de la baie de Chesapeake. Cette victoire se forge dans la solidarité des marins rassemblés autour de leur chef : l'esprit d'équipage est la valeur cardinale de la Marine nationale, celle qui lui permet aussi de donner aux commandants de navires la tranquillité d'esprit pour élaborer leurs manœuvres. Confiance, sens de la mission, célébration des victoires, retour d'expérience sur toutes les opérations, sont au cœur de la Marine d'aujourd'hui, pour que celle-ci, comme son ancêtre, dispose de la pugnacité qui renverse toutes les situations.

Chesapeake, on tend à l'oublier, s'inscrit aussi dans un contexte d'alliances et de coalitions entre les puissances européennes (France, Espagne, Provinces-Unies) et les 13 colonies américaines. Alors que l'Angleterre bénéficie d'une unicité du commandement, les Français doivent composer avec leurs alliés, ceux-ci ayant des intérêts, des compétences et des qualités différents. S'inscrire dans cette dynamique de la coalition, c'est hier comme aujourd'hui comprendre l'autre, éprouver ses limites, trouver les aires de coopération les plus efficaces. Si l'OTAN a permis depuis 70 ans de mettre un cadre doctrinal et normatif autour de cette question, d'autres formes de coalition et d'alliances restent à affiner, à éprouver, comme l'écrit le CF Lanquetot, afin de triompher dans les futurs conflits.

Enfin Chesapeake n'est pas qu'une affaire de combat naval entre les flottes française et britannique. Au-delà de l'action en mer qui rompt de manière décisive le dispositif naval anglais, Chesapeake est aussi le prélude à une action de combat terrestre, les forces de Rochambeau appuyant de manière décisive celles de Georges Washington lors de la bataille de Yorktown. Les troupes de la Marine jouent ainsi un rôle décisif à terre, après avoir vaincu sur mer. C'est pour cette raison qu'il nous a semblé essentiel, en sus des articles des officiers du réseau Castex, d'accueillir dans nos colonnes une contribution de la part des Troupes de Marine de l'Armée de Terre. Composante essentielle de l'action amphibie et côtière, le corps des Troupes de Marine – à cette époque rattachée à la Marine – demeure, dans cette période de compétition et de contestation, un élément essentiel de l'action amphibie, de la mer vers la terre.

Cette réflexion multidimensionnelle, de Chesapeake au XXI^e siècle, est le fruit des travaux, des expériences, des expertises et, surtout, des échanges entre les officiers de Marine. Leur regard, en tant que praticiens de la chose navale, a d'autant plus de valeur qu'ils ont été ou seront, eux-mêmes, les commandants des navires, premiers acteurs de la stratégie, de la Marine du XXI^e siècle.



La bataille de Chesapeake, le 5 septembre 1781
© *Les Grandes Batailles navales*, Jean-Yves Delitte, Glénat, 2021

Rapport de force technologique en mer : quelques leçons de la Chesapeake

Capitaine de frégate François-Olivier Corman¹

¹ L'auteur remercie vivement l'amiral Monaque, le capitaine de vaisseau Lavernhe et le capitaine de corvette Chaumery pour leur précieux concours.

Que nous enseigne la bataille de la Chesapeake dans le champ technologique ? Les récits de la victoire de l'amiral de Grasse n'accordent généralement à ce sujet qu'un intérêt marginal, quand il n'est pas complètement passé sous silence. Pourtant, l'examen des performances des vaisseaux à voile de la marine de Louis XVI s'avère riche en enseignements parfois étonnantes d'actualité.

Quel rapport de force technologique ?

Désorganisée par la guerre de Sept Ans (1756-1763) et humiliée par le désastre des Cardinaux (1759), la marine française, exsangue, est d'abord reprise en main par Choiseul, puis surtout par Sartine à partir de 1774. Le Secrétaire d'État à la Marine rationalise l'organisation de la Marine et relance les constructions navales en créant notamment à Versailles une direction des ports et des arsenaux, premier embryon d'un état-major centralisé jusqu'alors inexistant. Son successeur, Castries, poursuit ces efforts qui redressent la flotte française de manière spectaculaire au point d'en faire à la veille de la Révolution un instrument de combat parmi les plus aboutis de l'histoire de France.

À l'époque de la bataille de la Chesapeake, la question technologique se résume principalement à l'enjeu du rapport de force avec la *Royal Navy*, c'est-à-dire à la qualité relative des vaisseaux de ligne. Plusieurs historiens britanniques admettent aujourd'hui la supériorité de la construction navale française de cette période, comme Geoffrey Till¹, John Masefield, pour qui « *un navire français de 80 canons, vers la fin du XVIII^e siècle, était plus grand, plus vaste, plus rapide, un plus beau vaisseau sous tous rapports, qu'un 98 canons de chez nous* »², ou encore James Henderson, qui conclut qu'au cours du XVIII^e siècle, « *la plupart des frégates ont été construites sur le modèle des navires français capturés, qui étaient toujours supérieurs en taille et en vitesse à leurs homologues britanniques* »³. Parfois, ce sont les acteurs des combats qui en dressent eux-mêmes le constat, comme l'amiral Keppel en 1747, après la bataille du Cap Ortégal : « *Je puis seulement vous dire que l'Invincible surpassé à la voile toute la flotte anglaise* »⁴. Ce vaisseau capturé est d'ailleurs aussitôt intégré à la *Royal Navy* sous le nom de HMS *Invincible* et constitue la base d'une nouvelle série de vaisseaux de ligne, la *Valiant Class*, qui formera l'ossature de la marine anglaise jusqu'en 1815. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que sept des vingt-sept vaisseaux britanniques lors de la bataille de Trafalgar aient été de conception française⁵.

1 TILL Geoffrey, *Seapower: a guide for the twenty-first century*, Revised and updated third edition, Routledge, Londres et New York, 2013, p. 119.

2 MASEFIELD John, *Sea life in Nelson's time*, Londres, 1905, p. 9.

3 HENDERSEN James, *The Frigates: An Account of the Lighter Warships of the Napoleonic Wars*, 1793-1815, Trans-Atlantic Publications / Leo Cooper, 1994.

4 ACERRA Martine & ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes : vers 1680-1790*, Paris, SEDES, coll. « Regards sur l'histoire » (no 119), 1997, p. 91.

5 Quatre vaisseaux de 74 canons sont construits sur plans français tandis que trois ont été pris aux Français, in

Ce succès qui flatte l'ego national mérite toutefois d'être largement relativisé, pour plusieurs raisons. Tout d'abord, la *Royal Navy* pallie rapidement les lacunes de ses architectes navals par l'espionnage et les prises. En outre, la construction anglaise se caractérise par une grande robustesse conférée par un solide retour d'expérience et par une avance technologique considérable dans le domaine de la métallurgie. De plus, son économie de guerre se révèle très efficace pour fournir les chantiers navals en acier, en bois, en chanvre et en goudrons de qualité, notamment grâce à l'exclusivité des approvisionnements depuis la mer Baltique, ce qui facilite le rythme des constructions et l'entretien de la flotte. Dès lors, on ne s'étonnera pas que le comte de Kersaint, qui visite en détail les arsenaux britanniques en 1785 après avoir lui-même participé à la guerre d'Indépendance américaine (1780-1783), fasse du vaisseau anglais « *un modèle de perfection* »⁶.

Mais surtout, le retard pris sur deux innovations majeures handicape les vaisseaux français et va conférer un avantage décisif aux escadres anglaises : le doublage des coques en cuivre, qui améliore notamment la vitesse, et les caronades, qui accroissent considérablement la puissance de feu à courte portée.

Le doublage des coques en cuivre

Les récits des combats navals de la guerre d'Indépendance américaine partagent tous une même constante : le déficit de vitesse des escadres françaises qui permet aux navires anglais de s'échapper dès lors qu'ils sont en infériorité numérique, ou de rattraper les navires français en fuite lorsque le rapport de force est inversé, et qui rend surtout la manœuvre des escadres françaises très délicate du fait des potentiels de vitesse hétérogènes. En mars et avril 1781, de Grasse manque ainsi plusieurs occasions d'attaquer l'escadre de Hood autour de Fort Royal et de Tobago. En septembre 1781, la victoire de la Chesapeake n'est pas écrasante en partie car l'escadre anglaise détient un avantage de vitesse sur de Grasse. En avril 1782, la division du comte de Framond, rescapée de la bataille des Saintes (9-12 avril 1782), est rattrapée par Hood et presque entièrement capturée pour cette même raison. En octobre 1782, Guichen fustige « *la pesanteur de nos vaisseaux* »⁷. Et ainsi de suite...

Il n'est donc pas surprenant qu'au lendemain du désastre des Saintes, le marquis de Vaudreuil, qui a remplacé de Grasse, capturé, réorganise la flotte ralliée à Saint-Domingue en commençant par renvoyer en France tous les navires non doublés de cuivre.

MONAQUE Rémi (amiral), *Trafalgar*, Passés composés, Paris, 2021, p. 157.

6 AN, Marine B7 475 n° 20 et 21, « Vues générales sur l'état actuel de la marine d'Angleterre, août 1785 ».

7 TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 2003, p. 192.

Pourtant, ce retard technologique était connu de longue date. Dès août 1780, Suffren adresse au Secrétaire d’État à la Marine « *un mémoire sur la nécessité de doubler en cuivre* »⁸ après avoir vu s’enfuir un vaisseau et deux frégates britanniques, qui lui abandonnent certes un convoi marchand, mais qui refusent au bailli le combat dont il rêve. Ce n’est d’ailleurs pas un hasard si Suffren, dès qu’il est désigné pour conduire des renforts en Inde, choisit un vaisseau doublé en cuivre (le *Héros*) comme navire amiral.

Le doublage en cuivre, expérimenté en 1778 sur la frégate *l’Iphigénie*, prend du retard en France pour deux raisons : la première est que les architectes refusent initialement de l’appliquer à la construction d’un navire car ils estiment que le calfatage doit de toutes façons toujours être revu après une première année de navigation. Il faut ainsi attendre septembre 1780 pour voir le *Sceptre* être l’un des premiers 74 canons à être doublé dès sa construction. La seconde raison, et la plus importante, est tout simplement le manque de cuivre. Le port de Brest avait bien tenté de doubler de cuivre les vaisseaux de l’escadre de de Grasse avant son départ vers les Amériques, mais le stock disponible n’avait permis de caréner que huit coques, portant à douze le total de vaisseaux doublés en cuivre lors de la bataille de la Chesapeake. L’objectif d’une flotte française entièrement doublée en cuivre ne sera finalement atteint que bien plus tard, en 1789...

La *Royal Navy*, au contraire, a débuté ses premiers essais de doublage en cuivre dès 1761, dans le but initial de protéger la coque contre les incrustations d’algues, de vers et de coquillages. Si la technique a mis du temps à devenir fiable, car le phénomène de la corrosion galvanique est à l’époque inconnu et personne ne peut imaginer que le cuivre immergé dans l’eau de mer attaquerait les clous et ferrures de la coque, le procédé est maîtrisé en 1775, au point que le roi Georges III ordonne de l’étendre à la totalité de la *Royal Navy* en 1779. Cette décision est rapidement mise en œuvre grâce à la découverte opportune d’un gigantesque gisement de cuivre sur l’île galloise d’Anglesey, qui devient la mine la plus importante d’Europe. En 1781, lors de la bataille de la Chesapeake, 82 vaisseaux de ligne, 14 navires de 50 canons et 115 frégates britanniques sont déjà doublées en cuivre, ce qui leur confère un gain de 25% de vitesse et un besoin moindre de passer en carénage, faisant dire à un capitaine enthousiaste qu’il s’agit de « *l’une des plus belles inventions du monde* »⁹.

8 AN Marine B4 175, in VILLIERS Patrick, *La Marine de Louis XVI*, ANCRE, Nice, 2020, p. 293.

9 FERREIRO Larrie D, « Développements et avantages tactiques du doublage en cuivre des coques des navires français, britanniques et espagnols » in CHALINE Olivier, BONNICHON Philippe, de VERGENNES Charles-Philippe (dir.), *Les marines de la guerre d’indépendance américaine (1763-1783) – tome 2 L’opérationnel naval*, Paris, Presses de l’université Paris Sorbonne, 2018, 457 p, p 40-41.

Les caronades

Le second retard technologique flagrant de la marine française est celui des caronades, comme le déplore le marquis de Vaudreuil après les Saintes : « *Tous les bâtiments de guerre anglais ont sur leur gaillard une grande quantité de caronades ou d'obusiers dont l'effet est on ne peut plus meurtrier... Ce sont ces nouvelles armes qui nous ont dégréés à la journée du 12 avril [1782].* »¹⁰

Les caronades sont des canons en fer courts, légers et faciles à mettre en œuvre, capables de cracher des flots de mitraille dévastateurs pour les gréements comme pour les équipages qui se préparent à l'abordage. Nommées ainsi car inventées dans les forges de la ville de Carron, en Ecosse, elles sont introduites dans la marine anglaise dès 1779 et y remportent aussitôt un vif succès : en janvier 1781, quelques mois avant la Chesapeake, 429 navires de la *Royal Navy* sont déjà dotés d'un total de 604 caronades¹¹. Les *smashers*, tels que les surnomment rapidement les équipages anglais, se révèlent capables d'infliger à courte portée des dégâts comparables aux lourdes pièces dont elles avoisinent le calibre en nécessitant un sixième de la poudre requise pour un canon traditionnel et en produisant beaucoup moins de fumée : l'arme idéale pour le combat rapproché prôné par Nelson.

La marine française découvre cette innovation en 1780 lorsqu'elle équipe une frégate de caronades récupérées à bord d'un brick anglais, mais elle la boude pour de multiples raisons. La première est tactique : les marins français recherchent d'abord le combat à distance et reprochent aux caronades leur manque de portée et de précision ; ils préfèrent également la confrontation en ligne de file parallèles tandis que la caronade nécessite de couper la ligne, comme Rodney le fera aux Saintes, pour pratiquer un tir en enfilade qui ravage les ponts¹². La seconde raison est technologique, puisque la mise au point des dispositifs de pointage et d'absorption du recul est délicate, tandis que la conception des pièces elle-même est laborieuse. Elle fait prendre conscience à Sartine du retard de l'industrie métallurgique française et de l'urgence de sa conversion en ce que nous appellerions aujourd'hui une « économie de guerre » ; il ordonne par exemple en 1777 la création de la fonderie royale d'Indret avec le concours d'un ingénieur britannique, William Wilkinson, qui importe en France les fours à réverbère plus efficaces que les hauts-fourneaux traditionnels.

Il faut toutefois attendre 1786 pour voir la France adopter des *obusiers de vaisseau* en bronze, difficiles à mettre en œuvre en raison de leur allumage rudimentaire par une mèche, et qui s'avèrent souvent plus dangereux pour les utilisateurs que pour l'ennemi.

10 AUPHAN Paul (amiral), *La Marine dans l'histoire de France*, France Empire, Paris, 1989, p. 127.

11 TUCKER Spencer, « The Carronade », *Proceedings*, Vol. 99/8/846, Août 1973.

12 TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 2003, p. 192.

Les caronades se généralisent enfin à partir de 1795 à bord des corsaires et des vaisseaux de commerce, mais il faut encore attendre 1804 pour que la marine de guerre en soit officiellement dotée sur ordre direct de Napoléon, ce dernier privilégiant toutefois la flottille de Boulogne aux escadres¹³. Lorsqu'il exige en mars 1805 d'équiper tous les vaisseaux sans tarder, il est trop tard pour que l'escadre de Villeneuve en soit dotée : quelques mois plus tard, à Trafalgar, ce sont les caronades du *Victory* qui dévastent le pont du *Bucentaure*, puis celles du *Temeraire* qui ravagent le pont du *Redoutable*, annihilant toute chance française de s'emparer du vaisseau amiral anglais¹⁴.

Qu'en déduire aujourd'hui ?

La marine de Louis XVI a probablement péché par un perfectionnisme trop conformiste et trop étroit : l'énergie s'est focalisée sur la production de navires intrinsèquement de grande qualité, mais sans prendre en compte suffisamment rapidement les innovations périphériques mais pragmatiques qui auraient décuplé leurs forces et leur auraient permis de rester au niveau de leurs adversaires. En quelque sorte, les architectes navals ont cherché à améliorer à fond les procédés connus au détriment des technologies foncièrement nouvelles et donc moins bien maîtrisées.

Si cette tendance au perfectionnisme n'est pas critiquable à l'identique aujourd'hui, elle plonge toutefois ses racines dans plusieurs attitudes dont l'examen peut encore s'avérer profitable au XXI^e siècle.

L'écueil de la focalisation

Il faut lire les nombreux rapports des constructeurs ou des chefs d'escadre français du XVIII^e siècle pour comprendre que l'objectif est alors d'obtenir un vaisseau « bon marcheur », en oubliant parfois les détails moins visibles. Le schéma conservateur d'une ligne rigide étant érigé en dogme¹⁵, les Français débattent passionnément de la coordination et de la manœuvre des flottes, ce qui aboutit notamment au système de signalisation très efficace mis au point par le chevalier du Pavillon¹⁶, mais négligent de rechercher les moyens techniques d'améliorer le pointage des canons à grande distance. Pendant ce temps, les Anglais remplacent le bouteuf par des platines à silex munies d'un cordon pour la mise à feu des canons. Comme le chef de pièce déclenche le tir lorsque le roulis du bâtiment fait passer sa ligne de mire par le but, une mise à feu rapide

13 MONAQUE Rémi (amiral), *Trafalgar*, Passés composés, Paris, 2021, p. 162-166.

14 MONAQUE Rémi (amiral), *Trafalgar*, Passés composés, Paris, 2021, p. 249.

15 Notamment par la *Tactique navale* de Bigot de Morogues, publié en 1763, mais aussi par les *Admiralty's Permanent Fighting Instructions* du côté anglais.

16 DU PAVILLON Thomas, *Un maître de la tactique navale au XVIIIe : le chevalier du Pavillon (1730-1782)*, Guénégaud, Paris, 2010, 571 p.

est largement préférable au boute feu, dont le délai d'action dépend de la durée fort variable de combustion de la trainée de poudre. Dès la bataille des Saintes, les Anglais disposent donc d'un système qui permet d'ouvrir le feu au bon moment, améliorant notamment l'efficacité des canons aux moyennes et grandes distances ; les Français devront attendre les guerres de la Révolution et de l'Empire pour en disposer¹⁷.

Sur ce sujet, les Français ont donc fait converger leurs efforts vers la synchronisation tactique quand les Anglais ont réussi à voir plus large en améliorant leur armement au service de la manœuvre de leur flotte. Quand les premiers parviennent enfin à atteindre leur but grâce aux mois de mer de la guerre d'Indépendance, c'est pour se rendre compte que la flotte adverse maîtrise déjà cette coordination, mais qu'en plus ses canons tirent plus vite et plus précisément.

La marine française connaîtra dans son histoire d'autres exemples d'un excès de focalisation. Citons par exemple les contre-torpilleurs français de 1939, dont les capacités furent sacrifiées au profit d'une vitesse remarquable de 40 nœuds, de sorte que « *leur rayon d'action, beaucoup trop réduit, rendait leur utilisation difficile en dehors de la Méditerranée* », que leur défense antiaérienne était « *dératoire* » et que le matériel s'avérait d'une manière générale trop fragile, « *ce qui provoquait de fréquentes avaries* »¹⁸.

Le compromis technologique naval est un processus fragile et dynamique, en évolution permanente : il s'accommode donc mieux d'une logique « darwinienne » large et incrémentale fondée sur le maintien de plusieurs options ouvertes, que d'une focalisation trop précoce condamnant les voies restantes au succès à tout prix.

Le piège cérébral

Parmi les motifs d'un perfectionnisme exacerbé, il ne faut pas négliger l'impact d'un intérêt avéré pour les sciences abstraites, propre à l'esprit français d'une époque empreinte de l'exemple de nombreux scientifiques navals de renom : Borda, Lapérouse, Fleurieu, Bézout, Monge... Au siècle suivant, Bouvet, le prince de Joinville et l'amiral Jurien de la Gravière continueront à déplorer l'abus des sciences abstraites au détriment des applications pratiques et des manœuvres à la mer¹⁹. On peut y voir aussi la trace d'une préférence nationale toute cartésienne pour la théorie, que fustigera plus tard le général de Gaulle²⁰. L'amiral Nelson ne cachait d'ailleurs pas son mépris pour les

17 MONAQUE Rémi (amiral), *Trafalgar*, Passés composés, Paris, 2021, annexe

18 TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, Paris, 2003, p. 415.

19 MASSON Philippe, BATTESTI Michèle & FAVIER Jacques, *Marine et constructions navales 1789-1989*, Lavaudelle, Paris, 1989, p. 39.

20 Pour qui le militaire français a « besoin de logique, aime enchaîner les faits par des raisonnements, se fie à la théorie plus volontiers qu'à l'expérience », in DE GAULLE Charles (général), *Vers l'armée de métier*, Plon, Paris, 1990, p. 156.

« sujets pédants de la France scientifique qui affectaient de mépriser toute pratique qui n'était pas fondée sur la théorie scolaire » par opposition aux marins britanniques qui « s'efforçaient avec enthousiasme et honnêteté de faire preuve de leur esprit naturel et de leur travail manuel. »²¹ Rappelons donc le sage conseil de l'amiral Labouérie de préférer la connaissance au savoir et les réalités aux doctrines²². La marine française enfanta parfois des bijoux de complexité et de théorie dont l'efficacité pratique resta limitée, comme par exemple le croiseur porte-torpilleurs *Foudre* en 1897 ou le sous-marin de grande croisière *Surcouf* en 1934. Reconnaîssons surtout que cet attrait pour ce qui est valorisant intellectuellement persiste encore aujourd'hui ; la complexité des systèmes de *command & control* ultraperfectionnés, comme le FTEWA²³ à bord des navires de défense aérienne, en est un exemple parmi d'autres.

Si l'attrait pour la théorie et la complexité est une source très riche d'innovations, il est parfois bon de rappeler la maxime que l'amiral Gorshkov, père des forces navales soviétiques de la guerre froide, avait fait inscrire en évidence dans son bureau : « *le mieux est l'ennemi du bien* »²⁴.

Le risque de l'éblouissement

Le perfectionnisme est aussi parfois la conséquence d'une préférence pour des systèmes d'armes extérieurement spectaculaires, susceptibles d'occulter des équipements ou des approvisionnements moins visibles mais pourtant garants de la robustesse et de la fiabilité au combat.

L'historien Robert Gardiner a montré²⁵ que les Français préférèrent au XVIII^e siècle la frégate « rapide », à forme élancée et affinée, taillée pour le beau temps et un vent favorable, mais plus fragile et devant passer fréquemment au bassin de radoub. *A contrario*, les Anglais, habitués à tenir la mer pour de longues périodes et par tous les temps, ont opté pour une frégate de vitesse moyenne au profil plus ramassé, plus résistante, tout en portant l'effort sur des organes qui renforcent la sécurité et la fiabilité des navires : les poulières anglaises sont fabriquées à la machine, ce qui améliore leur qualité et donc la manœuvre de la voilure. Les pompes à chapelet utilisées par la *Royal Navy* sont bien supérieures aux pompes à piston simple : installées à l'abri, elles évacuent leur eau par des canalisations, quand les pompes françaises exposent

21 TILL Geoffrey, *Understanding victory*, Praeger, Santa Barbara, Denver and Oxford, 2014, p. 22.

22 LABOUPERIE Guy (vice-amiral d'escadre), *Stratégie : réflexions et variations*, ADDIM (*Esprit de défense*), Paris, 1993, p. 113.

23 FTEWA : *Force Threat Evaluation and Weapons Assignment*, système de gestion de la défense aérienne d'une force navale, installé notamment à bord des frégates de défense aérienne françaises.

24 ZUMWALD Elmo R. Junior (amiral), *On watch: a memoir*, Quadrangle Books, New York, 1974, p. 72.

25 GARDINER Robert (CF), « *Les frégates françaises et la Royal Navy* », Le Petit Perroquet N°21 et 22, Printemps et été 1977.

leurs servants au pied du grand mât et évacuent l'eau sur le pont des batteries, ce qui complique la tâche des canonniers²⁶. Même les cuisines, pourtant domaine d'excellence français, sont de meilleure facture au point que Kersaint cherche à en introduire le modèle dans la marine royale²⁷.

Geoffrey Till rappelle qu'« *il y aura probablement toujours une tendance à investir dans l'aspect le plus spectaculaire de la puissance maritime (les plates-formes « tape-à-l'œil ») au détriment de choses plus ennuyeuses comme les stocks de munitions.* »²⁸ Surtout, le risque est d'accorder sa confiance à une technologie « à la mode » ou à une solution figurant au catalogue d'un industriel préférentiel, en négligeant d'autres options peut-être plus efficaces. C'est peut-être pour cette raison que la marine française a longtemps été l'une des seules marines occidentales à n'être pas dotée de systèmes d'autodéfense rapprochée CIWS (*close-in weapon system*)²⁹, qui se révèlent pourtant décisifs à l'heure de l'explosion de la menace des drones navals et ont conduit à l'élaboration en urgence du canon RAPIDFire doté de munitions A3B (*Anti-Aerial AirBurst*)³⁰.

La menace de l'excès de confiance

Enfin, la recherche de perfection peut aussi être entendue comme une confiance excessive accordée à la technologie. Car, finalement, pour revenir à l'étude de la marine de Louis XVI, la perfection est presque atteinte : le vaisseau de 74 canons conçu par le chevalier de Borda et l'ingénieur naval Sané en 1782 est un compromis exemplaire entre ses qualités manœuvrières et sa vitesse, proche de celle d'une frégate, sa puissance de feu et l'organisation des batteries, son coût et sa durée de construction. En particulier, la normalisation des plans du navire et la standardisation de la construction des « 74-Sané » permettent des gains notables : leur construction est plus rapide, leur entretien plus aisé grâce aux pièces de rechange interchangeables et aux cales de radoub adaptées, tandis que l'équipage n'a plus à se former à un nouveau type de navire à chaque changement d'affectation. Surtout, cette standardisation facilite la cohésion tactique de la flotte, les vaisseaux offrant tous les mêmes qualités nautiques.

Mais voilà, cette perfection ne suffit pas : ce sont la supériorité de feu, l'expérience et la discipline des équipages, le talent, l'audace et la ténacité des amiraux anglais qui assureront *in fine* la supériorité de la marine britannique à Aboukir et Trafalgar.

Dans son histoire, la marine française a peut-être parfois cédé à la recherche de la

26 MONAQUE Rémi (amiral), *Trafalgar*, Passés composés, Paris, 2021, p. 158.

27 TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 2003, p. 193.

28 TILL Geoffrey, *Seapower: a guide for the twenty-first century. Revised and updated third edition*, Routledge, Londres et New York, 2013, p. 119.

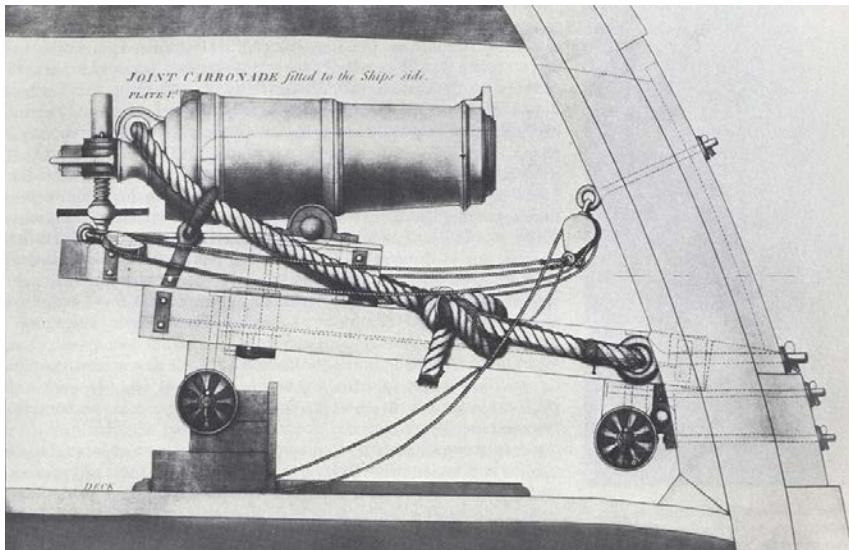
29 Comme le Phalanx américain, le H/PJ-12 chinois, l'AK-630 russe ou encore le Goalkeeper européen.

30 Installé notamment à bord des nouveaux bâtiments ravitailleurs de force (BRF) de la classe Jacques Chevallier.

perfection au détriment de la simplicité, du bon sens et du pragmatisme, voire tout simplement d'un regard objectif sur les capacités de ses adversaires comme de ses alliés. Si la critique *a posteriori* est aisée, puisse-t-elle au moins nous rappeler que le retard technique n'est pas toujours la conséquence d'un manque de moyens, mais qu'il résulte aussi parfois d'une forme de « sclérose intellectuelle »³¹.

Au XXI^e siècle, la difficulté sera peut-être moins de faire émerger les innovations et de vouloir les adopter rapidement que de savoir choisir parmi un foisonnement d'innovations, à budget constraint, et de réussir à les articuler de façon cohérente au service d'un objectif clairement défini. Mais il subsistera la nécessité d'un choix parfois audacieux, quelquefois risqué, mais qui devra toujours rester ancré dans la réalité en évitant les écueils de la focalisation excessive, de la complication théorique ou de l'éblouissement technologique.

L'exemple de la marine de Louis XVI n'est donc pas si désuet du point de vue de l'innovation : il nous rappelle que le compromis technologique naval est moins le résultat d'un perfectionnisme acharné qu'un équilibre ouvert et dynamique à remettre sans cesse en question jusqu'à ce que le combat naval se charge lui-même de trancher.



Caronade : canon au feu court, léger et facile à mettre en oeuvre et très dévastateur pour les gréements comme pour les équipages qui se préparent à l'abordage. ©CC

31 COUTAU-BEGARIE Hervé, *Traité de stratégie*, 2ème édition, op. cit., p. 251.

La puissance de feu, élément discriminant du combat naval ?

Capitaine de corvette Tanguy Pelletier Doisy
Commandant du CMT *Andromède*

Le 5 septembre 1781, lors de la bataille de la Chesapeake, l'escadre française oppose 1 794 canons portés par 24 vaisseaux à 1 410 bouches à feu britanniques sur 19 vaisseaux¹. Sur le papier, la supériorité de l'amiral de Grasse est nette. Mais cette balance brute des puissances de feu suffit-elle à expliquer la victoire française ? Non, évidemment, elle doit être modulée. D'abord à la baisse car la flotte française au mouillage en baie est surprise par l'arrivée de l'escadre anglaise alors qu'une part importante des marins, dont un certain nombre de canonniers, est à terre. De Grasse décide pourtant, sans hésitation, d'appareiller au plus vite, en faisant filer les câbles², avec des équipages incomplets. Ensuite, à la hausse grâce à la situation tactique au moment de la rencontre. En effet, malgré une sortie de la rade en désordre³, la ligne française s'est rapidement reformée et reçoit une ligne britannique, désorganisée par ses dernières manœuvres, qui se présente en échelons. Ainsi, alors que le combat des deux avant-gardes suit un schéma très classique de combat de ligne, chaque vaisseau canonnant son vis à vis avec une plus grande réussite du feu français, « *notre centre et notre arrière-garde se ruent sur le corps de bataille de Graves* »⁴. C'est donc la manœuvre qui crée une supériorité locale du feu et oblige Graves à rompre. Au bilan, dans cette bataille décisive quoique d'ampleur limitée, les canons français ont eu le dessus, comme en témoignent les pertes humaines et matérielles supérieures du côté anglais⁵. Pourtant il est difficile d'affirmer que la seule puissance de feu ait été l'élément déterminant de la bataille. Il est donc permis de s'interroger sur la juste place de la puissance de feu dans le combat naval à travers les âges et sur les facteurs connexes qui concourent à offrir la victoire.

« *Le firepower est le potentiel de délivrance d'effets cinétiques pour frapper l'adversaire. Dit autrement, c'est une capacité de destruction, mesurée en taux de délivrance de feu* »⁶. Cette définition donnée par les officiers de marine Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman, dans leur récent ouvrage de tactique navale, possède l'immense avantage de couvrir toutes les périodes de la guerre navale, au moins à partir du canon, jusqu'à l'avion et le missile. On comprend aisément que pour qu'il y ait combat naval, il faut qu'il y ait confrontation des puissances de feu. Et pour qu'il y ait victoire, il faut une capacité de destruction supérieure. Ces deux auteurs vont même plus loin en ajoutant une dimension temporelle à cette puissance de feu. En effet, ils démontrent

1 CARON Francois (capitaine de vaisseau), *La victoire volée, Bataille de la Chesapeake*, Service Historique de la Marine, 1989, p.407

2 Plutôt que de perdre du temps à relever leurs ancras, les vaisseaux choisissent de laisser filer, c'est-à-dire, de laisser leurs ancras et leurs lignes de mouillages au fond de l'eau.

3 Le vent est défavorable et les vaisseaux français doivent louvoyer pour franchir le Cap Henry, isolant un temps l'avant-garde commandée par Bougainville du corps de bataille.

4 Ibid, p.409

5 Six vaisseaux britanniques endommagés dont le Terrible qui est sabordé dans les heures suivant la bataille.

6 LAVERNHE Thibault (capitaine de vaisseau), CORMAN François-Olivier (capitaine de frégate), *Vaincre en mer au XXIe siècle, la tactique au cinquième âge du combat naval*, Paris, Equateurs, 2023, p.158

qu'un avantage décisif et croissant avec les différentes technologies d'armes navales, est généralement alloué au camp qui tire le premier avec une bonne probabilité de faire but et que, dans la plupart des cas, tout doit être assujetti tactiquement à cet objectif d'engagement en premier constitué en « *omega* » du combat naval⁷.

Cependant, cette puissance de feu n'est que l'aboutissement d'un mouvement qui débute dès le temps de paix. En effet, les enseignements de la bataille de la Chesapeake démontrent que la puissance de feu doit être forgée de longue date. Cette victoire concrétise, après le désastre naval de la guerre de sept ans, une trentaine d'années d'efforts de redressement de la marine conduite par Choiseul qui associe construction navale, formation des officiers et entraînement des équipages. Au registre de l'artillerie qui nous intéresse en premier lieu, on assiste à la fois à la création des fonderies d'Indret (1777) qui fournissent des armes d'excellente facture et à une hausse nette de cadence de feu liée à l'entraînement des canonniers qui leur permettent de tenir tête aux bordées anglaises. Ainsi en considérant uniquement des facteurs structurants, l'efficacité du feu sur un objectif est la résultante :

- de la puissance de feu *stricto sensu*, c'est-à-dire la somme des vecteurs de destruction, hier le nombre de vaisseaux et le nombre de canons par vaisseau, aujourd'hui le nombre de missiles ;
- de leur capacité de destruction, hier le calibre aujourd'hui la masse équivalente TNT ;
- de la fiabilité des armes, leur disponibilité opérationnelle et donc de leur soutien ;
- de l'entraînement, hier la cadence, aujourd'hui la maîtrise de système d'armes complexes ;
- de la capacité à parer ou recevoir des coups, autrefois l'épaisseur des bordées de chêne puis des cuirasses, aujourd'hui les capacités d'autodéfense *hardkill* ou *softkill*.

Si la portée et la précision ne sont pas alors très discriminantes (canonnades à une centaine de mètres), elles le deviennent avec les cuirassés. Bien entendu, le rôle donné aux « *All Big Guns Battleships* », fait la part belle à la puissance de feu avec des calibres de plus en plus gros et des portées de tir avoisinant l'horizon. Malgré la propulsion mécanique de ces navires, la manœuvre en ligne de file demeure la règle générale. Et si, au Jutland, les Allemands en infériorité numérique prennent le dessus dans les échanges d'artillerie (trois croiseurs de bataille et trois cuirassés britanniques coulés totalisant 6000 marins), c'est essentiellement grâce à la supériorité de leurs optiques de visée et à

⁷ Ibid, p.258

leur meilleure capacité à encaisser les coups au but⁸. Les portées vont encore augmenter avec l'aviation. À l'âge du missile, il faut ajouter la désignation d'objectifs c'est-dire la capacité à guider une arme jusqu'à la cible. Ce qui nous amène aux autres composantes de la tactique navale.

La puissance de feu ne peut pas être séparée des autres dimensions tactiques du combat naval et de la manœuvre en particulier. Cette dernière a parfois eu la prétention d'emporter seule la décision. Ainsi, durant la guerre d'indépendance des États-Unis, certains chefs d'escadre français, comme Guichen durant sa campagne antillaise de 1780⁹, adhèrent à l'école tactique dite « savante ». Ils épuisent leurs escadres en manœuvres complexes, durant des jours et des jours, afin de gagner une position favorable inutile car l'anglais refuse l'affrontement. Ainsi la manœuvre sans le feu est stérile mais l'inverse est également vrai. Durant tout le XVI^e siècle, comme le soutient Hervé Coutau Bégarie : « *l'apparition du vaisseau de haut bord armé de canons entraîne une mutation décisive : le choc cède la place au feu : les vaisseaux ne sont que des batteries flottantes à la mobilité très réduite, condamnant les combats navals à n'être plus que des duels d'artillerie (relativement inefficaces par suite de la résistance des vaisseaux)*¹⁰ entre flotte disposée en lignes de file, seule formation adaptée à un tel instrument, du moins tant que les adversaires sont de force comparable »¹¹. Or, Suffren, dans les Indes, et Rodney, aux Saintes, sont sur le point de révolutionner la guerre d'escadre en cherchant, par la manœuvre, à couper la ligne adverse afin d'intensifier leur propre puissance de feu (supériorité locale de vaisseaux, concentration des feux et tir simultané des deux bordées) et de réduire celle de l'adversaire en frappant dans les parties les plus vulnérables (poupes et proues).

À l'ère des missiles, la nécessité de la manœuvre des escadres pour concentrer les feux s'est estompée en tout cas dans son acceptation géométrique. Mais penser que le missile a annihilé toute idée de manœuvre serait une grave erreur. Certes, l'allonge offerte par les armes, la diversité des lanceurs potentiels (avions, sous-marins, bâtiments de surface) et les capacités de C2, dont la télégraphie sans fil (TSF) constitue la rupture principale, permettent de concentrer les feux depuis une force dispersée. Mais cette possibilité de dispersion doit être pensée et mise en œuvre avec un double objectif. Il s'agit, d'une part, de répartir ses senseurs afin d'optimiser les fonctions tactiques de détection, de localisation, de suivi et *in fine* de désignation des unités adverses et, de l'autre, d'optimiser l'engagement en premier et l'attaque saturante. Ainsi, l'esprit de la manœuvre a évolué depuis un rigorisme géométrique cherchant une ligne de feu

8 BREZET François-Emmanuel, *Le Jutland (1916), La plus formidable bataille navale de tous les temps*, Paris, Economica, 1992, p.130

9 CARON, *Op.Cit.*, p.332

10 Notamment lors de la guerre d'indépendance américaine. *Le Terrible* qui est sabordé par les anglais à la suite de la bataille de la Chesapeake est le seul vaisseau coulé des suites des coups reçus de toute la guerre.

11 COUTAU-BÉGARIE Hervé, *Traité de stratégie*, Paris, Economica, 4e édition, 2003, p.575

rigoureuse mais peu efficace vers « *la recherche d'une situation avantageuse pour le combat c'est-à-dire pour obtenir l'allonge dans l'éclairage et la primauté dans la capacité à engager effectivement et décisivement en premier* »¹². Or, s'il est essentiel que les équipages tiennent leur rang à la mer, la manœuvre est avant tout affaire de chefs, c'est un combat des volontés et des intelligences dans un objectif résolument offensif. Elle est donc à relier à la formation des chefs, à leur sélection, à leur expérience à la mer et à une somme de qualités humaines individuelles mêlant intelligence, agilité et courage, dont la formule exacte n'est malheureusement pas fixée.

Au bilan, en considérant son acceptation la plus stricte, la puissance de feu, c'est-à-dire un « taux de délivrance du feu » théorique est effectivement un élément nécessaire de la victoire, mais un élément parmi d'autres. Dans son sens le plus large, plus qu'un élément discriminant du combat naval, la supériorité du feu est probablement le révélateur de la profondeur technico-opérationnelle d'une force navale. C'est cette somme relative de facteurs structurels et de maîtrise tactique qui emporte la décision. Mais ces facteurs de supériorité ne sont pas immuables et sont repesés à chaque affrontement. Ainsi, le 12 avril 1782, quelques mois après la bataille décisive de la guerre d'indépendance, l'amiral de Grasse, sans doute épuisé par une longue campagne, est-il sévèrement battu par l'amiral Rodney à la bataille des Saintes. A côté d'une meilleure puissance de feu obtenue par l'installation de platines à silex augmentant la cadence des canons anglais¹³, on identifie également d'autres éléments de supériorité britannique tels qu'un esprit offensif acéré par le désir de revanche, une plus grande habileté dans les manœuvres et un excellent esprit d'initiative des commandants. Ces valeurs qui apparaissent régulièrement dans l'histoire de la *Royal Navy* sont, là encore, le fruit de facteurs structurants profonds qui se perpétuent d'âge en âge et se cristallisent dans une tradition encourageant l'offensive, la victoire.

12 LAVERNHE, CORMAN, *Op.Cit.*, p.265

13 GRANT R.G., *Batailles navales, de l'antiquité à nos jours*, Flammarion, 2019, p. 168



Maquette d'un vaisseau de 74 canons ©collection Musée des troupes de Marine



Tir d'un Aster 30, depuis la frégate de défense aérienne *Chevalier Paul*, le 4 octobre 2022 lors de sa mise en condition opérationnelle en mer Méditerranée ©Marine nationale

L'art du commandement en mer à l'heure du C4ISR

Capitaine de vaisseau Xavier Bagot
Commandant de la FREMM DA *Lorraine*

L'amiral de Grasse engage le combat le 5 septembre 1781 dans la baie de la Chesapeake. Avec une grande liberté d'action, il applique les ordres reçus dans sa lettre de mission remise cinq mois plus tôt à Brest par Castries, le ministre de la Marine. Plus exactement, il applique « l'esprit » des ordres reçus : à cette échelle d'espace et de temps, les directives centrales sont très générales et se bornent à désigner l'adversaire, les alliés et un état final recherché.

Un siècle plus tard, lors de la guerre franco-chinoise de 1883-1885, l'amiral Courbet n'a déjà plus les coudées aussi franches. Les ordres lui arrivent plus rapidement de la métropole et viennent contraindre, voire contrecarrer son action. En effet, quoique rapides, les transmissions ne sont pas totalement instantanées et arrivent souvent à rebours des actions militaires du terrain.

Début XX^e, avec l'invention de la radiotélégraphie puis, plus tard dans le siècle, l'avènement du satellite de télécommunications, nous sommes entrés dans l'ère de l'immédiateté : la tyrannie des distances est enfin vaincue et ordres, comme comptes rendus, peuvent être transmis presque en temps réel. Cette immédiateté porte en elle le risque d'un contrôle exacerbé de l'action et l'écrasement des niveaux de commandement qui en découlent.

NOMBREUSES SONT LES OPÉRATIONS DES DEUX GUERRES MONDIALES OU DE CONFLITS PLUS CONTEMPORAINS AU COURS DESQUELS L'INITIATIVE A ÉTÉ BRIDÉE PAR UNE CONCEPTION TROP CENTRALISÉE DU COMMANDEMENT. CITONS L'EXEMPLE LA BATAILLE DU JUTLAND, CÔTÉ BRITANNIQUE. APRÈS LE RÉSULTAT INDÉCIS DES COMBATS QUI AURAIENT PU SCELLER LE SORT DE LA FLOTTE ALLEMANDE, LE PREMIER LORD DE L'AMIRAUTÉ DIRA DE L'AMIRAL JELICOE « *qu'il a toutes les qualités de Nelson, sauf une : il ne sait pas désobéir* ». QUELQUES ANNÉES PLUS TARD, EN MAI 1942, LORS DE LA BATAILLE DE MIDWAY, CE SONT LES FORCES NAVALES JAPONAISES QUI FONT PREUVE D'UNE CENTRALISATION EXCESSIVE ; UN PLAN TROP COMPLEXE BRIDE L'INITIATIVE POURtant NÉCESSAIRE DÈS LORS QUE LA SITUATION TACTIQUE RENCONTREE N'EST PLUS CONFORME À L'IDÉE DE MANŒUVRE PLANIFIÉE. DANS LES EXERCICES ET OPÉRATIONS RÉCENTS, NOMBREUSES SONT LES SITUATIONS OÙ L'ACTION LOCALE A PU ÊTRE ENTRAVÉE PAR CE QUI EST CLASSIQUEMENT QUALIFIÉ DE « *micro management* » ; C'EST-À-DIRE L'INVITATION DU NIVEAU STRATÉGIQUE OU OPÉRATIF DANS LA MANŒUVRE TACTIQUE.

La tentation est alors grande de lier cette forme de contrainte sur la liberté d'action, avec l'émergence des technologies de télécommunications et les raccourcissements temporels qu'elles permettent. Une analyse attentive de l'histoire des opérations navales nous montre que la question est plus subtile qu'il n'y paraît. Cette tension entre commandement et contrôle, entre centralisation et subsidiarité est en effet loin d'être l'apanage de notre époque connectée.

De la lettre de mission au commandement par intentions

Reprendons les exemples évoqués. Si de Grasse détient des ordres clairs et bénéficie d'une marge de manœuvre certaine pour remplir sa mission, force est de constater que tel n'était pas le cas des commandants de forces qui l'ont précédé, les comtes d'Estaing et d'Orvilliers : contraints par des directives confuses, souvent contradictoires, voire inapplicables, leur capacité d'initiative était alors considérablement réduite. Avec les moyens techniques et les élongations de l'époque, la formulation complexe des ordres n'est que la traduction de positions politico-militaires souvent indécises ou d'une certaine volonté de ne pas laisser l'échelon tactique infléchir le cours des événements de façon trop franche, ou à tout le moins de façon « non maîtrisée » par l'échelon central.

Dans le Pacifique, en 1942, avec des capacités de communication presque équivalentes, les deux forces belligérantes n'ont pas adopté la même approche : la flotte nippone, nous l'avons vu, a mis en place un plan dont la rigidité limite la reconfiguration en conduite ; l'amiral Nimitz, quant à lui, adopte une philosophie beaucoup plus souple dans les directives qu'il donne à ses commandants tactiques : « *en accomplissant les tâches ordonnées dans l'ordre d'opération N° 29-42, vous serez guidés par le principe du risque calculé, que vous devez interpréter comme l'évitement d'une exposition de vos forces à une attaque par un ennemi supérieur sans une chance raisonnable de lui infliger, en acceptant cette exposition, une perte supérieure.* »

Plus récemment, enfin, nous avons tous en tête les images de Barack Obama ordonnant le déclenchement, puis suivant en direct depuis la situation room, la traque d'Oussama ben Laden en mai 2011 au Pakistan. L'ordre final est gardé au plus haut niveau, mais la réalisation est conduite par l'échelon tactique des *Navy Seals*, sans intervention superflue des niveaux supérieurs. C'est l'application de ce que le général Stanley Mc Chrystal décrit avec la formule « *Eyes on, hands off* ».

Il n'y a donc pas de fatalité : les systèmes de C4ISR¹ ne signent pas l'arrêt de mort de l'initiative tactique. La notion de commandement par intention est bien la traduction contemporaine des lettres de mission qui guidèrent l'amiral de Grasse jusqu'à la victoire de la baie de Chesapeake.

Dès lors quels sont les ingrédients et les écueils de ce commandement « par intention » contemporain ?

¹ *Computerized Command, Control, Communications, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance*

Le commandement par intention à l'heure du C4ISR

Fixons tout d'abord le cadre espace-temps des opérations contemporaines. Si l'élongation mondiale demeure un invariant du milieu maritime, le rapport au temps a, pour sa part, connu de profondes mutations au gré des innovations technologiques. Aujourd'hui, le chef militaire doit composer sa partition selon trois temporalités distinctes : le temps long, le temps réel et le temps immédiat. Ces définitions se substituent au classique temps différé / temps réel pour mieux prendre en compte l'émergence de la fulgurance avec l'hyper vélocité et l'hyper manœuvrabilité appelant des délais de réactions immédiats et des délégations accrues.

Nous l'avons vu, le commandement par intention repose sur la subsidiarité. Dans le contexte d'accélération ainsi décrit, les mécanismes de délégation doivent être repensés : la notion de ROE² qui a structuré la conduite des opérations depuis vingt ans, essentiellement dans l'objectif de parer la méprise, n'est plus adaptée à la fulgurance. Le processus de demande de ROE à l'échelon supérieur, le traitement de la question et l'envoi de la réponse vers le niveau tactique ne permet plus de répondre dans les temps à une attaque de missile supersonique. Les délégations doivent être consenties en amont du combat, ce qui implique une plus grande confiance – et donc une meilleure connaissance – entre le chef opératif et ses commandants ; entre le commandant et ses équipes.

Seconde remarque contextuelle, vingt années de paix et de crises post guerre froide ont façonné les raisonnements de commandement vers l'exercice d'une certaine prudence. Ce phénomène s'articule autour de la peur du « caporal stratégique » faisant malgré lui monter le niveau de crise, de façon non réversible, au-delà de seuils non souhaités par l'échelon politico-militaire. Citons la séquence de la frégate *Courbet*, illuminée par la conduite de tir d'une frégate turque en 2020, lors d'une opération de contrôle d'embargo sur les armes à destination de la Libye ; ou encore le cas des bâtiments patrouillant en mer de Chine méridionale et qui sont régulièrement marqués, parfois vigoureusement, par des unités du compétiteur chinois dont l'intention est de les pousser à la faute. La préparation du retour à la haute intensité dans une approche « compétition, contestation, affrontement » implique *de facto* un glissement vers une nouvelle acceptation du risque.

C'est donc un renouveau de l'initiative et de la prise de risque que sous-tend le commandement par intention pour « gagner la guerre avant la guerre » appelé de ses vœux par le CEMA. C'est alors aussi l'acceptation des erreurs qui seront immanquablement commises. C'est ce que le maréchal Foch appelait la discipline active

² *Rules of Engagement* – Règles opérationnelles d'engagement

« conséquence de l'appel constamment adressé à l'initiative³ ».

Enfin, la profusion de données, issues de capteurs toujours plus nombreux, performants et connectés, impose, pour en dégager une information utile aux opérations, le recours à des algorithmes d'intelligence artificielle et des outils de traitements de données de masse. Cette surabondance et cette connectivité exposent également le chef à trois risques : la manœuvre d'influence de l'adversaire qui peut se dissimuler dans le flux des « *fake news* » à son profit, la tentation de l'inaction en attendant un renseignement toujours plus précis avant de décider et agir et – son corolaire – la dépendance à la donnée avec une paralysie de l'action dès lors que les réseaux informatiques s'effondrent en cas de dénis d'accès à l'espace par exemple.

La profusion est alors un appel au professionnalisme et à la simplification. Professionnalisme car le commandant militaire contemporain ne peut plus ignorer le potentiel de la donnée et les avantages qu'il peut en tirer en termes de supériorité informationnelle et donc décisionnelle. Simplification, car avec le développement de la conflictualité dans les milieux immatériels, il faut se préparer – dans un certain esprit MACOPS⁴ – à exercer le commandement avec des moyens de communication partiellement ou totalement dégradés. À Midway, les ordres de Nimitz tenaient en une petite quinzaine de pages et nul besoin de connectivité pour les appliquer. Dans nos forces navales contemporaines, il nous faut développer une réelle diversification des moyens de communication, des constellations satellitaires à orbites moyennes et basses aux réseaux maillés par drones, en passant par les moyens résilients tels que la HF⁵ ; et se préparer à ne communiquer qu'avec des moyens très dégradés.

Le conseil de Sun Tzu dévoile alors toute sa modernité : « *quand il faut agir promptement, il ne faut pas attendre les ordres du Prince. Si même il faut agir contre les ordres reçus, faites-le sans crainte ni hésitation. Vous avez été mis à la tête des troupes pour vaincre l'ennemi.* » Et il précise pour dissiper toute réticence : « *La conduite que vous tiendrez est celle qui vous eût été prescrite par le Prince s'il avait vécu les circonstances où vous vous trouvez*⁶. »

³ Maréchal Foch, *Des principes de la guerre*, Economica, Paris, 2007

⁴ Maîtrise des capacités opérationnelles : doctrine issue de la guerre des Malouines/Falklands qui permet de continuer la lutte après un impact de combat

⁵ Radio haute fréquence, permettant une couverture mondiale, sans accès à l'espace exo atmosphérique

⁶ SUN TZU, *L'art de la Guerre*, Flammarion, Paris, 2008

« Fixer le but à atteindre, exciter l'émulation, juger les résultats, c'est à quoi devra tenir, vis-à-vis de chaque unité, l'autorité supérieure. Mais quand à la manière de faire, que chacun soit maître à son bord! »

7 DE GAULLE Charles, *Le fil de l'épée*, Plon, Paris, 1932



Le vaisseau amiral *Ville-de-Paris* au mouillage dans les Antilles
© *Les Grandes Batailles navales*, Jean-Yves Delitte, Glénat, 2021

Force morale et esprit d'équipage : facteurs clés du succès au combat.

Capitaine de vaisseau Frank Auffret,
Commandant de la frégate multi-missions *Auvergne*

Force morale et esprit d'équipage figurent parmi les valeurs cardinales de la Marine. La première connaît depuis peu un regain d'intérêt¹ à la perspective d'un retour du combat de haute intensité sur mer tandis que la seconde n'a jamais cessé d'être citée comme un marquant fort des marins².

La victoire de la Chesapeake en 1781, bien qu'elle soit d'un autre âge du combat naval, démontre à quel point ces valeurs fondamentales ont contribué, et contribueraient encore, à emporter la décision sur le champ de bataille.

Deux héritages, une même ambition.

Ces deux valeurs se distinguent par leur héritage : l'esprit d'équipage est un trésor maritime³, partagé avec les pêcheurs ou les navigateurs de la course au large ; la force morale fait partie des gènes du combattant⁴, quel que soit le milieu ou le champ dans lequel il opère. Elles se confondent en revanche dans leur ambition : mobiliser toute son énergie pour surmonter sa peur (de la mort principalement) et prendre l'ascendant, que ce soit sur l'adversaire ou les éléments.

Les valeurs n'ont pas de définitions dogmatiques, mais il existe des constantes que des marins ont su dégager dans leurs réflexions. Loïc Finaz a pris le parti de transcrire l'esprit d'équipage en sept piliers⁵ qui en brossent un portrait assez complet. Thibault Lavernhe et François-Olivier Corman ont pour leur part recensé les « carburants » de la force morale⁶.

Il ressort de ces interprétations que les deux valeurs sont en définitive étroitement liées : l'une nourrit l'autre, la renforce ou la complète, et inversement. La combinaison des deux pourrait aussi être présentée sous le terme de « force de l'équipage », notion mise à l'honneur lors de l'édition 2023 de la journée du marin, en tant que force collective résultante de chacune des forces individuelles.

1 « Il nous revient enfin, en tant que Marine de combat, de tout mettre en œuvre pour sans cesse cultiver notre force morale », ordre du jour de l'amiral Pierre VANDIER pour sa prise de fonction comme chef d'état-major de la Marine le 1er septembre 2020.

2 « La marine place l'esprit d'équipage au sommet des valeurs de la marine », amiral Bernard Rogel, discours CEMM, 2011.

3 Le terme équipage viendrait d'un mot du XIème siècle, « eskif », signifiant : embarquer, prendre la mer, comme le rappelle l'amiral Jean-Philippe ROLLAND dans son intervention filmée pour #laDefenseNousRassemble, <https://archives.defense.gouv.fr/actualites/articles/vice-amiral-d-escare-jean-philippe-rolland-l-esprit-d-equipage.html>

4 Colonel ARDANT DU PICQ Charles, *Études sur le combat*, Librairie Chapelot, Paris, 1914, xlvi, 381 p.

5 Vice-amiral FINAZ Loïc, *La liberté du commandement*, Éditions des équateurs, Paris, 2020, 220 p. « Sept piliers soutiennent l'esprit d'équipage : autonomie et solidarité ; fonctions et responsabilité ; hiérarchie et participation ; exigence et bienveillance ; énergie et culture ; intelligence et courage ; parole et temps ».

6 LAVERNHE Thibault et CORMAN François-Xavier, *Vaincre en mer au XXIème siècle*, Éditions des équateurs, Paris, 2023, 621 p. Les auteurs citent comme carburant des forces morales : le sens de la mission ; le sentiment de supériorité ; la cohésion ; la contrainte ; les victoires.

Des valeurs qui font la différence à travers les époques.

Les interactions permanentes de chaque individu avec son environnement influent directement sur les déterminants de ses forces morales, que ceux-ci soient d'ordre éthique, sociologique, psychologique ou physiologique⁷. Le marin contemporain est donc sensiblement différent de celui qui armait l'escadre de de Grasse.

La grande majorité des matelots constituant les équipages de la Royale étaient des « gens de mer » inscrits sur les registres de l'administration des classes, levés à tour de rôle pour armer les bâtiments de Louis XVI. Leur expérience était contrastée : avérée pour des marins de la pêche en haute mer ou du grand commerce, aguerris aux longues traversées ; partielle pour ceux qui n'avaient connu que le cabotage ou pratiqué sur les bateliers des grands fleuves du Royaume⁸. Après un bref passage éventuel en école (dans les compagnies d'apprentis canonniers par exemple), les jeunes marins recevaient l'essentiel de leur formation militaire à bord suivant le principe toujours d'actualité du « compagnonnage ». Rencontrant des conditions de vie embarquée particulièrement austères, faisant régulièrement face à la mort (notamment celle provoquée par les maladies endémiques ou le scorbut) et s'accommodant de l'absence prolongée de toute communication avec la terre, ils disposaient *a priori* d'une résistance à l'inconfort bien supérieure aux marins contemporains appartenant à la génération Z. Pourtant cette nouvelle génération, si elle souffre d'une forte dépendance aux réseaux sociaux et à la connectivité permanente (s'exposant au risque de « sillage numérique »⁹) ou ne compte guère de gens de mer parmi les nouveaux engagés, révèle des atouts indéniables qu'il est intéressant de mettre en avant : l'audace, le goût du risque et l'aptitude à surmonter les obstacles (bien loin de l'image erronée d'une jeunesse « paresseuse ») émergeant d'une « individualisation forcée » considérée comme le seul vecteur de réussite.¹⁰

Ces fragilités et ses atouts, nos équipages les partagent néanmoins avec les combattants qu'ils seront susceptibles d'affronter, la mondialisation ayant grandement lissé les caractéristiques sociales au-delà des frontières. Par conséquent, ils devront créer la différence en développant certains de ces marquants dont les effets furent incontestables sur l'issue de la bataille de la Chesapeake et qui conservent aujourd'hui toute leur pertinence, preuve de leur intangibilité.

7 KIRSH Hervé, *Les forces morales dans la préparation opérationnelle*, revue Inflexions 2007/2, n°6.

8 Échanges avec Jean-Marie KOWALSKI, responsable de la formation humaine et militaire de l'Ecole navale, et Olivier CHALINE, professeur à la Faculté des lettres de Sorbonne Université.

9 Indiscrétions sur les réseaux mobiles pouvant trahir la position ou l'action d'un navire de guerre.

10 MUXEL Anne, Observatoire de la génération Z, étude IRSEM, octobre 2021.

Des valeurs à cultiver en amont de l'affrontement.

Quel que soit le domaine concerné, le commandant est celui qui initie le mouvement. Il se doit de donner un sens à la mission, rendant légitimes les actions qui seront entreprises, ce qui concourt naturellement à renforcer la force morale des marins engagés sous ses ordres. Il doit aussi fixer un cap à son équipage, afin de porter tous les efforts dans une même direction.

Mis en mouvement, les marins doivent ensuite disposer de suffisamment d'espace pour laisser leur intelligence s'exprimer. En commandant par intention et en offrant une autonomie bienveillante, le chef pousse à la responsabilisation, suscite les initiatives et l'audace, autant de facteurs qui contribueront à la résilience de l'équipage au combat, comme l'illustrent de nombreux événements survenus en plein cœur de la bataille de Chesapeake, dont certains seront rappelés par la suite.

Afin de profiter pleinement de cet espace qui lui est offert, le marin doit enfin répéter ses gestes et les ancrer dans un mouvement collectif. Si de nos jours l'entraînement d'un équipage est une action évidente de la préparation opérationnelle, elle était également au centre des préoccupations à la fin du XVIII^e siècle. Sortie humiliée de la guerre de Sept Ans contre la *Royal Navy*, la Marine déploya une « escadre d'évolution » à compter de 1776, sous l'élán de Sartine, le premier des ministres de la Marine du règne de Louis XVI. Cette escadre était destinée à entraîner annuellement les équipages, en particulier les officiers, aux manœuvres de navigation et de guerre en groupe constitués de bâtiments¹¹. Cet entraînement à grande échelle n'est pas sans rappeler l'esprit de « Polaris », le concept porté dorénavant par la Marine pour se préparer au combat de haute intensité et faire germer des tactiques nouvelles.

Des valeurs qui transcendent les marins au moment de combattre.

Fort de cette préparation mentale et physique, tant sur les plans individuels que collectifs, l'équipage aura habilement aiguisé son esprit combatif. Pour s'en convaincre, il suffit de constater comment les marquants des forces morales ont été déterminants le jour de la bataille de la Chesapeake.

Le matin du 5 septembre 1781, au moment où la flotte de Grasse appareille pour aller à la rencontre de l'ennemi, les équipages sont loin d'être au complet. Au-delà de l'attrition engendrée par les maladies depuis le départ de Brest quatre mois plus tôt, près de mille cinq cents hommes et quatre vingt dix officiers (mais également des pièces d'artillerie) sont bloqués à terre, occupés au débarquement des troupes. A bord

11 MONAQUE Rémi, *Une histoire de la Marine de guerre française*, Éditions Perrin, Paris, 2016, 528 p.

du vaisseau de 74 canons *Citoyen* par exemple, il manque près de deux cents hommes et cinq officiers. La résilience au combat ne pouvant être garantie par le nombre, elle s'appuie sur une énergie supplémentaire des marins puisée dans les forces individuelles et dans la cohésion de groupe.

Ainsi, surprise par l'approche des bâtiments britanniques, la flotte parvient à quitter le mouillage et reprendre la mer en moins de trois heures, faisant preuve d'initiative, d'audace et d'innovation. Elle applique la manœuvre d'urgence qui consiste à laisser filer la ligne de mouillage par le bout, organise sans délai la mise en place des transmissions, et se range enfin dans la ligne par ordre de vitesse (le premier bâtiment prêt prend la première place de l'avant-garde au lieu de rallier le poste initialement attribué, les autres suivent de la même manière), ce qui correspondait à l'époque à une véritable innovation tactique. En outre, l'action fut brève et menée rigoureusement, sans panique, signe d'un entraînement soutenu dans les semaines précédant la bataille et d'une confiance certaine des équipages dans leurs capacités à conduire efficacement ces manœuvres ardues et à vaincre l'ennemi. Le mouvement ainsi provoqué fit basculer la surprise dans le camp adverse.

La performance remarquable des canonniers et fusiliers du *Pluton* contre l'équipage du *Shrewsbury*¹², leur adversaire direct dans la ligne, témoigne également d'une pugnacité inébranlable. Malgré la violence extrême du combat, dans les fumées omniprésentes, les marins français évitent de tomber dans la torpeur alors qu'ils sont à portée de mousquet. Ils se montrent même d'une efficacité redoutable, provoquant des dégâts humains et matériels considérables sur le bâtiment britannique, tout en étant relativement épargnés du feu nourri de l'ennemi. Si le combat naval du XXI^e siècle ne devrait pas aboutir à des affrontements aussi rapprochés, il risque en revanche d'exposer les équipages à la sidération d'une frappe adverse sans préavis et à la violence de l'impact d'un missile. La force morale cultivée en chaque marin concourra de la même manière à rester vigilant dans la durée pour parer toute attaque surprise et à poursuivre la lutte avec opiniâtreté malgré un premier coup encaissé.

La puissance de l'esprit d'équipage est également illustrée par l'exploit du *Diadème*. A portée de pistolet de la *Princess*, le bâtiment doit lutter contre plusieurs incendies tout en continuant à répondre à son adversaire par un feu nourri qui mettra finalement celui-ci hors de combat.¹³ Cet effort collectif permettant de poursuivre le combat malgré les sinistres ne peut qu'inspirer nos équipages actuels quand ils s'exercent à la maîtrise des capacités opérationnelles (la MACOPS), organisation bâtie sur les enseignements d'un autre combat de haute intensité, la guerre des Malouines.

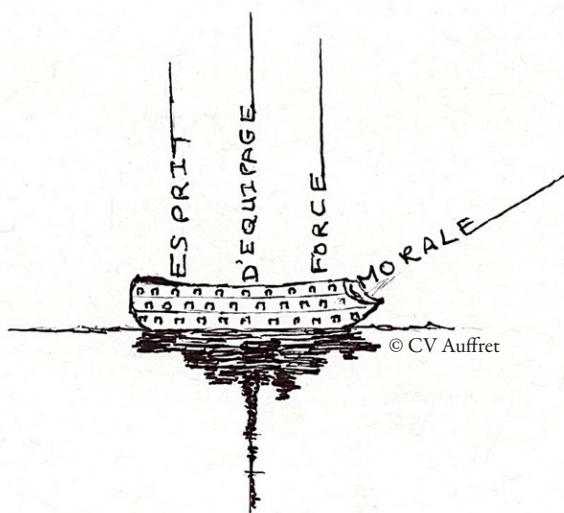
12 9ème épisode du webinaire du CESM : « 1781 - La Bataille de la baie de Chesapeake », <https://app.livestorm.co/CESM-1/la-bataille-de-chesapeake>

13 Idem

S'inscrire dans la durée : tirer profit des victoires.

Les victoires acquises sont également un carburant des forces morales. Encore faut-il capitaliser sur leurs conséquences positives, en valorisant par exemple l'action déterminante des équipages. La confiance et le sentiment de supériorité de l'escadre de de Grasse, qui a permis tant d'exploits le 5 septembre, ont probablement été renforcés par les premiers succès obtenus dans les Antilles dans les semaines précédant la bataille. Il est dommage d'avoir plutôt retenu si longtemps dans l'histoire la défaite des Saintes l'année suivante, subie en grande partie en raison d'une usure physique et morale des marins épisés par une très longue campagne et un effritement de l'esprit collectif incarné par les tensions entre l'amiral et ses commandants. Mettre enfin à l'honneur cette victoire décisive est donc une heureuse intention qui permet aux marins d'aujourd'hui, en l'absence de victoire navale récente, d'y puiser les ressources nécessaires pour affronter sans faillir les défis d'un monde incertain.

Au temps de la marine à voile comme à celui du cinquième âge du combat naval, force morale et esprit d'équipage sont bien des valeurs capables de mettre les marins en mouvement et de maintenir leur élan durablement, face aux pires épreuves. Elles étaient autrefois les mâts qui soutenaient les voiles portant un vaisseau vers la victoire. Elles sont aujourd'hui les lignes d'arbres qui propulsent les frégates vers le succès des armes de la France.



Combattre en coalition : Quels enseignements de la guerre d'indépendance américaine pour les coalitions du XXI^e siècle ?

Capitaine de frégate Edouard Lanquetot

Combattre n'est jamais le fait d'un seul. Rarement de deux. Dans la compétition des grandes puissances, c'est davantage celui de coalitions. La France n'échappe pas à cette règle de l'époque contemporaine. Appliquée avec réussite lors de la guerre d'indépendance américaine, elle a ensuite clos l'épopée napoléonienne puis permis la victoire lors des deux conflits mondiaux. Plus récemment, elle a infusé les engagements dans les Balkans, en Libye ou en Irak. Dès lors, alors que la guerre s'est installée en Europe et que les relations entre la Chine et les États-Unis se cristallisent autour de Taïwan, il n'est pas inutile de discerner dans l'Histoire, notamment dans celle qui entoure la bataille de Chesapeake, et dans les conditions actuelles du combat, ce qui fera le succès d'une coalition au XXI^e siècle, ou son échec.

Construites contre un ennemi commun, les coalitions reposent sur la dialectique des intérêts et les relations de confiance et d'influence. Sous le feu, elles offrent un avantage décisif à condition d'être supportées par l'interopérabilité et commandées par persuasion. Au XXI^e siècle, la complexité et la technicité du combat soumettront toutefois leur succès à la résolution d'un paradoxe grandissant : ne vouloir combattre qu'ensemble, tout en préservant la capacité à se défendre seul.

La dialectique des intérêts – Tous contre l'autre, tout contre l'autre ?

*« On ne s'unit jamais que contre une autre puissance
– et provisoirement – et sans que soient jamais
abandonnés entre alliés une lutte de tous les instants »¹*

Une coalition peut prendre des formes diverses mais ne s'incarne réellement que dans le fait de combattre ensemble un ennemi commun. Synthèse délicate d'intérêts, elle repose sur une relation de confiance, fruit d'une politique d'influence du temps long.

Une coalition agrège les volontés et les capacités d'acteurs politiques distincts dans le but de s'imposer par la force dans un cadre spatio-temporel donné face à un ennemi commun. Intégrer une coalition répond toujours à des intérêts propres – peur, besoins, valeurs, norme² – et s'incarne dans des actions variées – diplomatique, informationnelle, militaire, économique. Toutefois, elle ne se forge réellement dans l'Histoire que par le combat et le sang versé en commun, même tardif³. Lors de la guerre d'indépendance américaine, l'opposition au Royaume-Uni de Grande-Bretagne unissait ainsi les treize colonies d'Amérique du Nord, les Royaumes de France et d'Espagne ainsi

1 Charles de Gaulle, cité dans Mauriac Claude, *Aimer de Gaulle*, Grasset, 2010

2 Holeindre Jean-Vincent, Robin Marie, « Qu'est-ce qu'un allié », *Inflexions*, n°41, 2019. Pages 67-76

3 L'action des États-Unis dans la première guerre mondiale en est un exemple frappant

que les Provinces-Unies, tous à la recherche d'intérêts différents. Des commerçants cubains participèrent même au financement du corps expéditionnaire français dans l'espoir d'ouvrir de nouveaux marchés avec l'Amérique du Nord⁴. L'Espagne craignant une contagion révolutionnaire dans ses propres colonies, l'effort de guerre sur le continent américain, et la reconnaissance historique qui y est attachée, reposa toutefois majoritairement sur la France.

Dans une coalition, un acteur politique n'abdique jamais sa souveraineté, mais accepte de sacrifier une part de sa liberté d'action⁵ pour obtenir un résultat qui lui serait inaccessible seul. Son implication relève donc toujours d'un calcul rationnel, et permanent, du rapport du gain espéré sur le risque encouru. Elle dépend en conséquence largement de la confiance qu'il accorde aux autres membres de la coalition, fruit d'une influence structurée par des faits, qui doit être entretenue dans le temps sous peine de faire imploser la coalition. C'est ainsi la victoire de Saratoga qui finit de persuader la France de s'engager aux côtés des États-Unis⁶, dans une alliance qui n'avait pourtant à l'époque rien de naturelle⁷. L'action militaire du marquis de Lafayette et le comportement remarquable des troupes du vicomte de Rochambeau à Newport⁸ furent ensuite décisives pour rendre légitime aux yeux des Américains la présence de troupes françaises, initialement non désirée⁹, et dont la crédibilité avait pâti à la fois des débarquements manqués de 1778 et de 1779¹⁰ et de campagnes de propagande et de dénigrement par les loyalistes¹¹.

Structurée par la volonté de combattre un ennemi commun, une coalition est donc une construction politique intéressée et rationnelle. Elle repose toutefois sur de fragiles relations de confiance, bâties sur la perception des autres membres de la coalition, notamment de leur niveau de préparation au combat, dont la réalité ne se révèle *in fine* que sous le feu.

4 d'Orléans Jacques, de Trentinian Jacques, « La victoire de la Chesapeake et de Yorktown, 5 septembre – 19 octobre 1781 », cincinnatidefrance.fr

5 Korsia Haïm, « L'Arche d'alliance », *Inflexions* n°41, 2019. Pages 11-17. L'auteur y explique notamment que faire alliance implique d'accepter de perdre quelque chose

6 Sheldon-Duplaix Alexandre, « 1781 – La bataille de la Chesapeake », *Cols Bleus* n°3099, Août/Septembre 2021

7 Poulin Eugena, Quintal Claire, *La Gazette Françoise, 1780-1781 – Revolutionary America's French Newspaper*, Salve Regina University Press, 2007. Pour de nombreux Américains, même indépendantistes, les Français représentaient à la fois l'ennemi séculaire et le catholicisme honni.

8 Ibid

9 Ibid. Les Américains avaient demandé des munitions et de l'argent, non des hommes.

10 Ibid. Les Américains reprochaient notamment aux Français les expéditions manquées de Newport et de Savannah.

11 Ibid. « Charges had been circulated by the Tories in Newport that though the French made a great parade of their American alliance, they were not prepared to fight. »

Sous le feu – Combattre ensemble, commander seul

« Nous devons veiller à cultiver le plus haut niveau d'interopérabilité avec les armées des pays amis et alliés »¹²

Sous le feu, combattre en coalition permet d'opposer à l'adversaire une masse et des capacités critiques. Elles ne se révèlent toutefois décisives que si elles sont soutenues par une interopérabilité tous azimuts et des modes de commandement adaptés.

Le langage d'une coalition reste le combat. Elle vise à créer une masse et des capacités militaires critiques capables de balancer celles de l'adversaire et d'accroître son incertitude. L'action de la France aux côtés des États-Unis fut ainsi décisive car elle imposa au Royaume-Uni une posture défensive, notamment sur mer¹³. Craignant une invasion en Europe¹⁴, incertain sur les mouvements des flottes françaises de Barras et de de Grasse¹⁵, il ne put concentrer efficacement, et à temps, ses forces contre les indépendantistes américains. Lors de la bataille de Yorktown, pivot de la guerre consécutif à la bataille de Chesapeake, les Britanniques ne purent ainsi opposer que 8225 hommes, privés de soutien maritime, à 17300 soldats français et américains appuyés par la flotte de de Grasse¹⁶.

Cette masse et ces capacités critiques ne sont toutefois pleinement efficaces que si les troupes coalisées sont capables de combattre ensemble. Une coalition doit donc répondre au défi de l'interopérabilité – technique, humaine, doctrinale, organisationnelle – qui permet de passer progressivement du soutien aux combattants – logistique, renseignement – à des opérations ségrégées puis au combat en commun. A défaut, les points de recouplement entre les différentes troupes constituent une cible idéale¹⁷. Le succès de Yorktown résulte ainsi largement de l'entente entre les chefs américains et français¹⁸, symbolisée par des plans de bataille établis en commun lors d'une session de planification à l'été 1781 à Newport¹⁹, et forgée par une vision

12 Général François Lecointre, cité dans Commission de la défense nationale et des forces armées, « Audition du général François Lecointre, chef d'état-major des Armées », 10 avril 2018

13 Fuller J.F.C, *Military History of the Western World. Volume II, from the Defeat of the Spanish Armada, 1588, to the Battle of Waterloo, 1815*, zoboko.com, 1955

14 Ibid.

15 Sheldon-Duplaix Alexandre, *op. cit.*

16 d'Orléans Jacques, de Trentinian Jacques, *op. cit.*

17 Grieco Kelly, « Fighting and Learning in the Great War: Four Lessons in Coalition Warfare », *Parameters* 48, n°3. 2018

18 d'Orléans Jacques, de Trentinian Jacques, *op. cit.*

19 Todd Alex, « Battle of the Chesapeake », mountvernon.org

stratégique partagée²⁰.

Combattre ensemble nécessite en outre d'établir un équilibre entre l'indispensable unicité du commandement et la prise en compte des intérêts de chacun dans le conflit. Il requiert en conséquence de disposer de chefs capables de faire la synthèse des exigences, de décider puis d'imposer leur volonté par l'influence²¹ et la persuasion davantage que par la contrainte. George Washington, qui désirait attaquer New York plutôt que Yorktown, finit ainsi par céder aux arguments de Rochambeau²². Quelques mois plus tard, il parvint en revanche à convaincre de Grasse de rester après son combat naval victorieux à proximité de la baie de Chesapeake jusqu'à la fin de la bataille de Yorktown, et donc de sacrifier d'autres intérêts nationaux pour mener à bien ce choc décisif²³.

Ainsi, combattre en coalition permet de contrebalancer les forces d'un ennemi en lui opposant une masse et des capacités critiques. Elles ne donnent toutefois leur pleine mesure que si elles sont conduites par un commandement unique et soutenues par une interopérabilité dont la criticité a crû avec la technicité et la complexité du combat au XX^e et au XXI^e siècle.

La France en coalitions au XXI^e siècle – Vouloir combattre ensemble, pouvoir se défendre seul

*« Il est bien entendu que nous ne sommes pas des soldats français formant une légion étrangère dans l'armée britannique. Nous sommes l'armée française, nous sommes la France. »*²⁴

Les affrontements du XXI^e siècle ne s'affranchiront pas des coalitions, auxquelles la technicité et la complexité du combat moderne imposent en outre un équilibre paradoxal : accroître encore davantage la culture d'interopérabilité, indispensable dans un conflit symétrique, tout en refusant d'y diluer la responsabilité de la défense des intérêts vitaux, moteur de la préparation au combat et des forces morales.

Éprouvée depuis la guerre d'indépendance américaine, la capacité à combattre en coalition restera indispensable dans une confrontation de grandes puissances au XXI^e siècle. Les conflits symétriques contemporains ont en effet montré sa pertinence, en dépit de la résistance souvent légitime des intérêts nationaux. Foch n'obtiendra ainsi le

20 d'Orléans Jacques, de Trentinian Jacques, *op. cit.*

21 Grieco Kelly, *op.cit.*

22 Sheldon-Duplaix Alexandre, *op. cit.*

23 Todd Alex, *op. cit.*

24 Charles de Gaulle, cité dans Luisetti Laurent, Viant Julien, « Influencer son allié », *Inflexions* n°41, 2019. Pages 123-132

commandant des forces alliés, afin d'en unifier les efforts, qu'à la toute fin de la première guerre mondiale²⁵. Une guerre plus tard, en 1944, Charles de Gaulle devra menacer de retirer ses troupes du commandement interallié dans le but d'empêcher l'abandon de Strasbourg²⁶. Malgré ces luttes internes inévitables, les États-Unis cherchent aujourd'hui à bâtir une coalition autour de Taïwan²⁷, notamment afin de partager le fardeau de l'attrition annoncé *wargame* après *wargame*²⁸.

Les caractéristiques du combat moderne en coalition exigent toutefois une interopérabilité de haut niveau, qui impose des structures d'alliances du temps long. Combattre est en effet devenu trop technique pour se concevoir sans doctrine commune et capacités partagées²⁹. Commander en environnement hyper-connecté est devenu trop sensible pour se passer de confiance³⁰ et de subsidiarité³¹. Pour la France, cette interopérabilité de haut-niveau se construit dans des structures d'alliances pérennes, que sont notamment l'OTAN et l'UE, terreaux de coalitions *ad hoc*. Grâce aux participations répétées à leurs missions et entraînements, opérer en coalition est naturel pour une unité française. Le groupe aéronaval articulé autour du Charles de Gaulle intègre ainsi systématiquement des unités étrangères lors de ses déploiements opérationnels.

Néanmoins, pour vaincre dans un conflit symétrique, cette recherche d'interopérabilité doit paradoxalement être couplée à la volonté ferme de préserver sa capacité à se défendre seul si nécessaire. Les alliances militaires peuvent en effet devenir contreproductives si elles en viennent, dans un souci d'efficacité générale du temps de paix, à diluer la responsabilité de chacun dans la défense de ses intérêts vitaux. Combattre impose de la résilience et des forces morales autant, si ce n'est davantage, que de la performance³². La France n'a plus engagé de combat symétrique seule depuis 1870³³ et envisage ses engagements extérieurs majeurs dans le cadre de coalitions, comme l'ont montré les récents exercices *Polaris* et *Orion*. Toutefois, elle a fait le choix, pour la défense de ses intérêts vitaux, d'une dissuasion résolument nationale qui structure son outil de défense et la base industrielle et technologique associée. Elle

25 Grieco Kelly, *op. cit.*

26 Frenay Henri, *La nuit finira, Mémoires de Résistance 1940-1945*, Robert Laffont, 1973.

27 Elbridge Colby, « Why Protecting Taiwan Really Matters to the US », time.com, 11 octobre 2022.

28 Cancian Mark, Cancian Matthew, Heginbotham Eric, « The First Battle of the Next War, Wargaming a Chinese Invasion of Taiwan », CSIS, January 2023.

29 *A minima* : systèmes de communication chiffrés, liaisons de données tactiques, systèmes de combat, liaisons de commandement.

30 Notamment dans le cadre de l'échange de renseignements. Elle se construit en particulier par les échanges (enseignement militaire, officiers insérés, entraînements communs) et dans les états-majors interalliés.

31 Corman François-Olivier, « Commander à l'âge de l'information, Comment tirer parti du miracle (ou du mirage) technologique », *Revue de la Défense Nationale*, n°828, 2020. Pages 56-63.

32 Vandier Pierre, « Comment s'adapter à un monde d'incertitudes », *Harvard Business Review*, 16 mars 2023

33 Commission de La défense nationale et des forces armées, « Compte-rendu de l'audition, à huis-clos, de l'Amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la Marine », 27 juillet 2022

est donc un symbole du paradoxe qui fait le succès, en même temps que la complexité, des coalitions dans un conflit de haute intensité : ne vouloir combattre qu’ensemble tout en préservant jalousement sa capacité à pouvoir se défendre seul.

Les enseignements de la guerre d’indépendance américaine, tirés à l’orée de l’époque contemporaine, restent pertinents au XXI^e siècle. La dialectique des intérêts contre un ennemi commun, les relations de confiance structurées par l’influence et la criticité au combat de l’interopérabilité et du commandement par persuasion demeurent les principes de base du combat en coalition. Toutefois, face à l’inflation technologique et au retour du combat symétrique, combattre ensemble impose aujourd’hui un équilibre de plus en plus délicat, et coûteux, entre la construction indispensable de l’interopérabilité et la capacité de chacun, non moins indispensable, à se défendre seul. Équilibre que la France doit à la fois préserver pour elle-même, sous peine de s’isoler ou de renoncer à sa puissance, et promouvoir à long terme à l’échelle de l’Union européenne, à l’horizon de laquelle s’étendent désormais ses intérêts vitaux³⁴.

³⁴ Macron Emmanuel, « Discours du président Emmanuel Macron sur la stratégie de défense et de dissuasion », Elysee.fr, 7 février 2020. « Soyons clairs : les intérêts vitaux de la France ont désormais une dimension européenne. »



Le porte-avions *Charles de Gaulle* navigant de conserve avec le porte-avions *USS Harry S. Truman* en mer Ionien ©media.defense.gov



Le porte-avions *Charles de Gaulle* durant un exercice GASWEX en mer d'Arabie avec le destroyer japonais *Ariake* classe Murasame au centre et la frégate belge *Léopold I^{er}* classe Karel Doorman
©media.defense.gov

Les Troupes de marine : outil de la complémentarité terre- mer dans les armées en France depuis le XVII^e siècle.

Commandant Benoit Bodart

Commandant Michael Bourlet

État-major spécialisé pour l'Outre-Mer et l'Étranger

Par définition, la guerre amphibie, qui a longtemps été l'incarnation de la complémentarité entre la Marine et l'armée de Terre, consiste en la projection sur terre d'une troupe venant de la mer. Depuis l'Antiquité, les hommes ont bien compris ce que pouvait apporter la combinaison de moyens terrestres et navals (puis aériens) pour attaquer un littoral dans le but de conquérir une tête de pont, de mener un raid, de démontrer sa force, de réaliser une évacuation de ressortissants ou encore d'opérer un rembarquement. Improvisée à l'époque moderne, la guerre amphibie connaît une accélération avec l'accroissement des impérialismes au XIX^e siècle. Les Troupes de marine se retrouvent au premier plan pour conduire ce type d'opération même si elles n'en ont pas l'exclusivité. En effet, toutes les opérations amphibies montrent l'indispensable recours à l'interopérabilité. Du fait de leur caractère interarmes et interarmées, ces manœuvres sont toujours délicates à planifier et à mettre en œuvre, mais donnent aux pays qui en maîtrisent les techniques, une vraie capacité d'intervention. La France s'est dotée très tôt de troupes de mer, comme la plupart de ses voisins, mais en se distinguant sur au moins un point : son armée de mer n'a jamais été dédiée uniquement aux opérations amphibies. Elle a eu à accomplir une gamme très large de missions s'étendant de la garde des ports et des vaisseaux au « tour colonial » puis au séjour outre-mer en passant par le combat sur les champs de bataille d'Europe et du monde entier. Cependant, en raison de ces emplois spécifiques, les Troupes de marine ont noué, au fil de l'histoire, des liens étroits avec la Marine.

Une histoire commune à la Marine et une filiation complexe (XVII^e siècle - début du XIX^e siècle)

À partir du XVI^e siècle, les grandes puissances européennes, qui se livrent une lutte sans merci entre terre et mer, se dotent de moyens militaires spécifiques afin de bâtir et défendre des empires coloniaux toujours plus vastes et lointains. À cette époque, la mobilité maritime possède un avantage sur la mobilité terrestre compte tenu qu'il faut plus de temps à une armée pour atteindre un littoral attaqué par un assaillant venu de la mer.

Une nécessité née de l'expansion coloniale

Depuis le Moyen-Âge, des formations destinées à la projection ou au combat sur les navires existent en Europe. Dès le XVI^e siècle, plusieurs États européens se dotent d'une infanterie et d'une artillerie capables de se battre sur terre, outre-mer et sur mer. Dans le premier tiers du XVII^e siècle, la France organise une force chargée de protéger les infrastructures portuaires (ports et arsenaux), d'assurer les services des armes à bord des vaisseaux et de débarquer à l'occasion des expéditions outre-mer. Les Troupes de la marine sont nées. Elles s'illustrent pendant la guerre de Trente Ans (1618-1648), sur mer lors de la bataille navale de Getaria (1638), à l'occasion de quelques débarquements

comme par exemple la reprise des îles de Lérins (1637), mais surtout sur les champs de bataille de France. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, elles ne constituent plus une véritable force.

La préfiguration : les compagnies franches

En 1690, la création des compagnies franches de la Marine vise à se doter d'une troupe servant au profit de la Marine dans les ports, sur les navires et dans les colonies. Le recrutement privilégié les hommes natifs des littoraux, habitués aux voyages sur mer ou originaires des colonies qui ont l'avantage de bien connaître le terrain. La formation militaire initiale est identique à celle dispensée aux fusiliers de la Ligne. Toutefois, les recrues reçoivent une formation technique pour le service sur les navires en mer (artillerie, abordage, compétences maritimes, etc.) ou à terre en qualité de troupes d'assaut pour les opérations de débarquement. C'est en Inde, en Amérique du Nord et aux Caraïbes qu'elles évoluent principalement, aux côtés des régiments d'infanterie de ligne et appuyées par les milices locales et les auxiliaires autochtones. Elles combattent dans la plupart des grandes batailles livrées sur terre et sur mer et participent activement à la « petite guerre » contre les positions anglaises ou espagnoles en Amérique du Nord et dans les Caraïbes. Elles effectuent de nombreux raids et opérations de débarquement et de sièges, luttent contre les incursions des « pirates » et les révoltes amérindiennes. Ces troupes assurent également la défense des ports afin de repousser les tentatives d'assauts comme en 1694 face aux Anglais dans la baie de Camaret.

Cependant, elle demeure une réserve permettant de renforcer l'armée de ligne lors des guerres du XVIII^e siècle. Les défaites infligées pendant la guerre de Sept-Ans (1756-1763) et l'effondrement du premier empire colonial français condamnent les compagnies franches. En 1761, Louis XV ordonne leur suppression et confie leurs missions spéciales à des régiments de l'armée.

1769-1815 : l'impossible montée en puissance

La Marine ne renonce pas à l'idée de se doter d'une vraie armée de mer. Toutefois, l'insuffisance des effectifs et les prélèvements de la Guerre condamnent les différentes expériences : le corps royal d'artillerie et d'infanterie de la marine (1769-1772), l'éphémère corps royal de la marine ou enfin le corps royal d'infanterie de la marine (1774-1782). Ce dernier, inspiré des anciennes compagnies franches, marque l'aboutissement de ce mouvement de réorganisation. Les hommes sont formés aux exercices d'infanterie et d'artillerie ainsi qu'aux manœuvres de bord. Les compagnies de fusiliers et de grenadiers fournissent des détachements embarqués qui renouent avec les opérations (prises de Grenade en 1779 et de Trinquemalé en 1782) et prennent part, toujours aux côtés des régiments de la Ligne, aux grandes batailles navales et terrestres

de la guerre d'indépendance américaine.

Cependant, l'infanterie et l'artillerie de la mer sont emportées par les guerres de la Révolution et de l'Empire. La Marine peine à se remettre des désastres d'Aboukir et de Trafalgar, ce qui oblige Napoléon I^{er} à suspendre son projet de débarquement en Angleterre. À partir de 1805, les derniers fantassins et artilleurs de la mer sont dilués dans les rangs de l'armée à l'instar des quatre régiments du corps impérial d'artillerie de marine qui s'illustrent, notamment, à Leipzig pendant la campagne de Saxe en 1813.

Depuis le XVII^e siècle, l'armée de mer est restée globalement une force marginale, d'abord victime du désintérêt et des déconvenues françaises sur mer et aux colonies au XVIII^e siècle. Elle pâtit également des rivalités d'autorité entre les ministères de la Marine et de la Guerre, se traduisant par une gamme de missions très large, de la défense des infrastructures portuaires aux assauts débarqués. Au lendemain de la période impériale, de nouvelles perspectives émergent en s'inspirant des expériences passées et des progrès techniques de la Marine.

De la mer à la terre, il n'y a qu'une loi (début du XIX^e siècle - 1945)

Au XIX^e siècle, la révolution des transports (chemin de fer, vapeur), la massification des armées et les progrès de l'armement (batteries côtières, mines, torpilles, etc.) bouleversent profondément la guerre entre terre et mer. En effet, après les guerres napoléoniennes, les principales opérations amphibies se déroulent dans le cadre des conquêtes coloniales tandis qu'elles se font plus rares en Europe.

Le siècle des troupes de marine

En 1831, la monarchie de Juillet reforme de nouvelles Troupes de marine dépendant toujours du ministère de la Marine, composées de volontaires et commandées par des cadres issus du rang ou formés dans les écoles militaires (Saint-Cyr et Polytechnique). Aux trois régiments d'infanterie s'ajoute un régiment d'artillerie de marine. Par la suite, des unités indigènes comme les fameux tirailleurs sénégalais sont mises sur pied, ce qui conduit les Troupes de la marine à former un corps de 15 à 16 000 hommes. Ces troupes participent aux expéditions maritimes et peuvent être appelées à former des détachements à bord des bâtiments de l'État tout en étant dispensées de service à bord. Elles ne sont pas à proprement parler une troupe spécialisée dans l'assaut amphibie. Tandis que l'artillerie de marine arme les batteries côtières, l'infanterie de marine s'impose surtout comme l'instrument par excellence d'une France qui renoue avec les expéditions lointaines et coloniales (en Océanie, au Moyen-Orient, au Liban, en Syrie, en Asie et en Afrique subsaharienne) où elles font valoir leurs qualités d'endurance et d'adaptation.

Dans le même temps, elles prennent part à toutes les campagnes du Second Empire. D'ailleurs, en Crimée, les Troupes de la marine mènent des opérations combinées spectaculaires (prise du fort de Bomarsund dans les îles Åland, débarquement dans la baie d'Avatcha) mais faute de moyens amphibies, le débarquement contre Sébastopol est abandonné au profit d'un siège.

En août 1870, les Troupes de la marine, à l'origine prévues pour un débarquement dans la Baltique, sont de nouveau employées comme réserve de l'armée et combattent en France. Malgré leur exploit à Bazeilles, rien n'empêche le « désastre » de l'armée française en 1870-1871. Les Troupes de la marine ne font alors plus partie des priorités de la jeune République. Seule la relance de l'entreprise coloniale, à partir de 1880, leur redonne une légitimité. Les expéditions en Afrique se multiplient (Tunisie, Madagascar, Afrique subsaharienne) mais à nouveau, comme par le passé, les Troupes de marine ne sont pas assez nombreuses, malgré la création de nouveaux régiments et de nouvelles formations indigènes (tirailleurs tonkinois par exemple). Bien que composées de conscrits peu aguerris, et bien que détournées de sa mission de la protection du territoire national, les troupes métropolitaines sont parfois mobilisées pour participer à ces actions. La désastreuse expédition de Madagascar de 1895, tant d'un point de vue sanitaire que dans la conduite des opérations, marque un tournant et convainc les gouvernements français successifs de la fin du XIX^e siècle de ne projeter que des soldats de métiers. Pour cela, le pouvoir politique fait le choix d'épaissir les Troupes de marine en accroissant les effectifs grâce au volontariat. L'essai est peu concluant au regard du manque d'engagés volontaires.

Essai de doctrine amphibie au XIX^e siècle.

Au XIX^e siècle, les règlements militaires prévoient le transport et le débarquement d'hommes, d'animaux et de matériel, en dehors des vues de l'ennemi ou de vive force. La marine marchande se charge du transport car ses bâtiments peuvent être aménagés facilement pour ce type de missions. Le rôle de la marine de guerre est d'assurer la protection du convoi. Le point désigné pour le débarquement fait l'objet d'une entente préalable entre le commandant des forces navales et le commandant des troupes. Le chef d'escadre, responsable du débarquement, veille à être bien renseigné sur les défenses des côtes (troupes, batteries, voies de communications). Le commandant des troupes intervient dès que les premières unités ont mis le pied à terre. Des chalands, parfois démontables, qui équipent les navires de transport, sont remorqués par des chaloupes ou des canots à vapeur et permettent de débarquer de plain-pied les hommes, les chevaux et les voitures. Il faut trois heures pour mettre à terre deux divisions d'infanterie, un escadron et quatre batteries dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Dans un débarquement en dehors des vues de l'ennemi, les troupes et le matériel

doivent être précédés à terre par des compagnies de débarquement et leurs canons légers. Les compagnies de fusiliers marins constituent une avant-garde qui a pour mission de sécuriser la zone de débarquement. Ensuite, les chalands peuvent aborder la plage en faisant débarquer dans un premier temps le génie et l'infanterie pour mettre en état de défense la position et constituer une sorte de camp retranché garantissant la jonction avec la flotte. Puis l'artillerie, la cavalerie et le matériel doivent suivre. Pendant cette opération, la flotte se rapproche du littoral afin de couvrir le débarquement tandis que d'autres navires garantissent les flancs du débarquement et les ailes du corps débarqué font éventuellement diversion.

Quand l'opération doit avoir lieu de vive force, le débarquement, plus complexe, obéit à une succession d'événements identiques. Dans un premier temps, l'artillerie de la flotte écrase les feux de l'adversaire tout en couvrant le débarquement. Ensuite, les fusiliers marins ont pour mission de débarquer pour dégager la zone de débarquement. Pendant ce temps, une partie de la flotte de guerre effectue des manœuvres de diversion sur les flancs. Alors, les chalands contenant les troupes de débarquement approchent de la zone de débarquement (génie, infanterie, cavalerie, artillerie, matériel). Elles ont pour missions de repousser l'adversaire puis d'établir une ligne fortifiée et un point d'appui pour résister à leur éventuel retour. Les deux expéditions en Tunisie, en avril et juillet 1881, reprennent ce mode opératoire. Le 16 juillet 1881, après un puissant bombardement naval, un corps de 1 200 fusiliers marins débarque sur la plage de Sfax, assaille les fortifications et s'empare de la ville.

Ainsi, la Marine et la Terre se prêtent, dans les différentes phases, un appui total. À la fin du XIX^e siècle, les principales puissances européennes constatent qu'il est désormais nécessaire de constituer des unités entièrement dédiées aux opérations amphibies. En France, les débats portent davantage sur la création d'une armée dite « coloniale » (loi de 1900), qui comporte des « séjours » de longue durée sur les territoires nouvellement conquis, que sur la partie amphibie.

La guerre amphibie à l'heure des deux guerres mondiales

Au début de la Première Guerre mondiale, toutes les armées se préparent à mener des assauts amphibies. Cependant, le désastre franco-britannique de la campagne de Gallipoli en 1915 aboutit à une conclusion sans appel : un assaut venant de la mer qui aborde frontalement une défense côtière puissante et organisée ne peut déboucher que sur un échec. La mécanisation des armées, les besoins logistiques, les gros effectifs, l'accroissement de la puissance de feu ou encore les apports de l'aviation bouleversent ainsi la guerre amphibie. Les stratégies en redéfinissent les modalités. Les ingénieurs de l'entre-deux-guerres conçoivent des prototypes d'engins : chars amphibies, barges, infrastructures portuaires, etc. Néanmoins, la France accumule un

retard qui ne sera jamais comblé. L'armée coloniale sert comme une véritable réserve de l'armée métropolitaine. Pour preuve, si les brigades coloniales forment le gros du corps expéditionnaire en Orient en 1915, elles ne prennent pas part au débarquement de Narvik en mai 1940. En définitive, l'armée coloniale est massivement employée outre-mer et à l'étranger, conformément à sa spécificité coloniale, et non dans la spécialité amphibie comme peut déjà l'être le corps des *Marines* à la même époque. La professionnalisation d'une partie de ses effectifs lui vaut d'être la force de projection par excellence sans limite de durée afin de remplir des missions diverses (Guerre du Rif, Syrie, mais aussi Rhénanie, Silésie).

La Seconde Guerre mondiale constitue un véritable tournant dans la guerre amphibie. La multiplication de ce type d'opérations lancées par les Japonais dans le Pacifique, puis par les Américains et leurs alliés à partir de 1942 (reconquête des îles du Pacifique, Opérations Jubilee à Dieppe, Torch en Afrique du Nord, Husky en Sicile, Shingle en Italie, Overlord en Normandie, Dragoon en Provence), permettent aux militaires de maîtriser la tactique et la technique pour prendre d'assaut une position depuis la mer. Les Troupes coloniales prennent part massivement au débarquement de Provence en fournissant une grande quantité de soldats. Ces gigantesques opérations, décisives dans la victoire des alliées en 1945, marquent le triomphe des « amphibistes ». Les armées sont désormais capables de mener de véritables opérations combinées grâce à l'aviation et à la mécanisation depuis la mer. Toutes les composantes des armées sont mobilisées. Toutefois, l'entrée des armées dans l'ère atomique pose la question du maintien des troupes spécialisées, et en particulier celles dédiées aux assauts amphibies.

La guerre amphibie française à l'heure de l'ère de l'atome

Au lendemain de la Seconde guerre mondiale, les Troupes coloniales remplissent leur principale mission : assurer la défense de l'Empire. Dans ce cadre, elles sont aux premières loges pour intervenir dans les guerres de décolonisation que ce soit à Madagascar (1947), en Indochine (1945-1954) ou en Algérie (1954-1962). L'amphibie sert, avant tout, à projeter des hommes et du matériel. On relève ainsi quelques opérations en Indochine avec « Ben Tré », qui consiste à débarquer, en mars 1946 à Haïphong, 21 700 hommes pour réoccuper le nord de l'Indochine. En fait, le manque d'entraînement impose une mise à terre sur des sites non défendus. Cette lacune sera comblée à la fin du conflit par la création d'un centre d'entraînement au profit des forces terrestres et des engins de débarquement. L'effort porte ses fruits et permet d'organiser en 1954 une opération de vive force (Qui Nhon) mettant à terre des unités entraînées, en mesure d'affronter une résistance organisée. Ensuite, avec l'opération *Mousquetaire* et le débarquement franco-anglais à Port-Saïd et Port-Fouad en Égypte, le 6 novembre 1956, l'amphibie démontre encore qu'elle peut contribuer à la victoire sur le terrain.

La mise en sommeil de l'amphibie durant la guerre froide

Durant la guerre froide, les opérations amphibies sont toujours envisagées par les deux blocs (reprise de Taïwan par la Chine, guerre de Corée avec le débarquement à Inchon). En revanche en Europe, la vision est quelque peu différente. La plupart des pays se contentent simplement de déployer des troupes avec un apport limité. En définitive, la France est davantage préoccupée à se doter de l'arme atomique pour garantir la protection de son sanctuaire. Dans ce cadre, il paraît bien difficile d'entretenir des troupes amphibies d'autant que l'hélicoptère et l'aéromobilité ouvrent de nouvelles perspectives en permettant de s'affranchir d'un débarquement en assurant, via les airs, la transition entre terre et mer. Le savoir-faire amphibie peine à être entretenu et le matériel n'est pas toujours renouvelé. Seul fait notable au début des années 1960, la mise sur pied d'une force permanente et totalement indépendante avec la Force Amphibie d'Intervention. Elle est dissoute en 1986 pour former le groupement Amphibie.

Dans le même temps, l'effondrement de l'empire colonial constraint à revoir l'emploi des Troupes coloniales. D'abord, même si ce n'est qu'une question sémantique, elles changent de nom pour devenir Troupes d'outre-mer en 1958 avant de revenir au terme d'origine, Troupes de marine en 1961. Dans les faits, cela ne change pas leur domaine d'emploi car elles sont toujours prédisposées pour intervenir au-delà des mers. D'ailleurs, avec la confusion qui règne en Afrique subsaharienne, les Troupes de marine font l'ouverture de nombreux théâtres d'opérations. Malgré cette volonté de disposer de moyens capables d'être projeter sur de courts préavis, l'ambition reste limitée car, selon l'expression consacrée, il s'agit d'être simplement en mesure d'éteindre un « *feu de brousse* » dans ce qui est communément appelé « OPEX ». Les progrès dans le domaine amphibie sont alors mineurs et il faut attendre la guerre du Golfe pour avoir des innovations significatives.

Avec la guerre du Golfe, retour en grâce de l'amphibie.

La première guerre du Golfe change la donne en matière de doctrine expéditionnaire. Le livre Blanc de 1994 prévoit en outre qu'il faut désormais « *agir loin de nos frontières* » pour que « *toutes les forces puissent intervenir à distance, avec une puissance et dans des délais compatibles avec la nature de la crise ou du conflit*¹ ». Cette nouvelle dynamique se traduit par des efforts dans les équipements, le commandement, l'entraînement et la doctrine. Le tout profite en partie aux Troupes de marine. À titre d'exemple, dans le cadre du traité de Lancaster House de 1995, la 9^e BIMA, jumelée avec la 3^e Brigade Commando Royal Marines de l'armée britannique, participe à

¹ Livre Blanc sur la Défense 1994, p. 82.

l'entraînement de la composante amphibie d'une force franco-britannique de réaction rapide projetable depuis la mer. La Marine se dote, elle aussi, de nouvelles capacités de projection de forces. D'ailleurs, sous son commandement, les Troupes de marine prennent régulièrement une part active à l'opération *Corymbe*, dans le golfe de Guinée, de façon quasi permanente depuis 1996 afin d'assurer la sécurité maritime régionale.

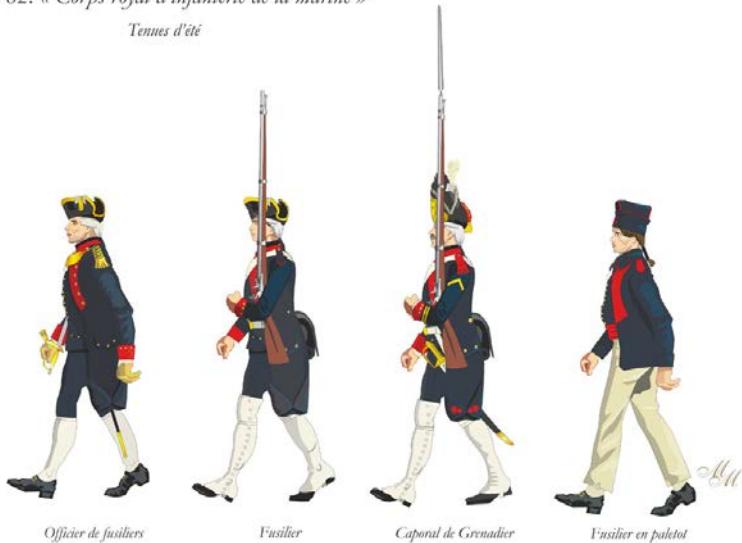
En termes d'organisation, avec la fin de la guerre froide, c'est toute l'armée française qui se professionnalise tandis qu'une grande partie des Troupes de marine l'est depuis la fin des années 1960. Leur existence est alors vivement discutée, voire menacée. Le rattachement à la Marine, un temps évoqué, est vite abandonné. Enfin, avec la professionnalisation, les TDM, tout comme la Légion étrangère, perdent le monopole des OPEX. Les Troupes de marine misent alors sur le service hors métropole et sur leur expertise de l'amphibie pour se maintenir. L'ensemble des unités des deux brigades amphibies (9^e BIMa et 6^e BLB) travaillent toujours sur la conduite des opérations de projection de force sous différentes formes, que ce soit une opération autonome de moyenne envergure (évacuation de ressortissants, raid) ; une opération préliminaire à une opération de plus grande ampleur (saisie de points clés) ; ou encore une opération insérée dans un ensemble d'opérations plus vastes (opérations secondaires ou de déception). D'ailleurs, dans le cadre de l'exercice *Orion* visant à s'entraîner à un conflit de haute intensité contre un ennemi de force égale, une manœuvre amphibie avec des unités TDM s'est déroulée en Corse. Nul doute qu'elle a permis de tester les capacités amphibies françaises.

Conclusion

Depuis l'origine, les opérations ont un caractère résolument interarmées, perceptible dans la doctrine, l'entraînement, les matériels et la conduite de la manœuvre. L'influence du modèle américain est extrêmement prégnante même si les grands débarquements de la Seconde Guerre mondiale sont d'une ampleur aujourd'hui inaccessible. Cependant, la maîtrise des opérations amphibies reste un critère de puissance pour les États. Dès lors, les avancées technologiques, en particulier cette capacité à déployer rapidement des troupes au sol, le tout combiné à l'amélioration des tactiques de l'infanterie, font que l'utilité de l'amphibie reste toujours envisagée par les commandants militaires du XXI^e siècle. Le défi est de la rendre toujours plus agile, plus réactive, plus discrète, et plus rapide, tout en s'assurant de pouvoir disposer de la supériorité aérienne et maritime locale le temps de conduire le débarquement. Bien entendu, seules les grandes puissances militaires peuvent entretenir, voire seulement maintenir de telles forces spécialisées. Mais le fait demeure qu'elles sont désormais parties intégrantes de l'ordre de bataille de ces puissances pour les guerres à venir.

1774-1782: « Corps royal d'infanterie de la marine »

Tenues d'été



Officier de fusiliers

Fusilier

Caporal de Grenadier

Fusilier en paletot

© Dessin Marc Morillon, Musée des troupes de marine

ANNEXES





Battle of the Virginia Capes, 5 September 1781, V. Zvez, huile sur toile, 1962
© US Navy Art collection, Washington DC, USA

Chronologie de la bataille de Chesapeake

9h30 : une frégate en surveillance à l'ouest de la baie de Chesapeake signale la présence d'une flotte inconnue de vingt vaisseaux venant de l'est-nord-est, à cinq miles des caps. Elle est bientôt reconnue comme l'escadre anglaise de l'amiral Graves par les frégates placées en grande rade.

11h30 : Appareillage de l'escadre française et début de la sortie de la Baie de Chesapeake

12h30 : L'escadre d'avant-garde ou escadre blanche et bleue (Monsieur de Bougainville) est hors de la passe de Lynnhaven. Elle se reforme sous le vent et s'abat pour s'écarte de la ligne anglaise, sans être poursuivie par celle-ci qui continue sa bordée au grand large vers le banc de Middle Ground.

13h45 : Sortie du corps de bataille français ou escadre blanche (amiral de Grasse).

14h00 : L'escadre d'arrière-garde, escadre bleue (monsieur de Monteil) est hors de la baie. A ce moment, l'ensemble des 24 vaisseaux de l'escadre française est au large, en ligne de bataille en formation bâbord amure cap au sud-sud-est.

14h30 : L'escadre anglaise vire lof pour lof toute à la fois pour être en route parallèle à celle de la flotte française avant de mettre en panne et d'attendre celle-ci. L'amiral de Grasse refuse la bataille et cherche à gagner la haute mer.

14h30 à 15h30 : Placé au vent, l'amiral Graves donne l'ordre de se laisser porter et d'engager le vis-à-vis dans la ligne française. Une mauvaise interprétation dans les signaux sème la confusion dans la formation anglaise. La flotte anglaise se trouve alors dans une position défavorable devant la ligne française.

16h15 : L'avant-garde puis le centre anglais ouvrent le feu sur les vaisseaux de l'escadre blanche et bleue de monsieur de Bougainville. Celui-ci fait abattre au vent sa division, pour retarder le contact et permettre au gros de la flotte française, anticipant la rotation du vent, de se rapprocher.

18h15 : Mis à mal par le feu français, qui lui coûte six navires gravement endommagés, l'amiral Graves profitant de l'avantage du vent, s'écarte et reforme sa ligne. Placé sous le vent, l'amiral de Grasse ne parvient pas à garder le contact. La nuit mettant fin à l'engagement.

Ordres de batailles

France (de Grasse)

Escadre blanche et bleue (comte de Bougainville)

- le *Pluton*, 74, comte d'Albert de Rioms
- le *Marseillais*, 74, marquis de Majastre
- La *Bourgogne*, 74, chevalier de Charrite
- le *Diadème*, 74, comte de Monteclerc
- le *Réflechi*, 64, chevalier de Boades
- l'*Auguste*, 80, comte de Castellan (comte de Bougainville)
- le *Saint Esprit*, 80, marquis de Chabert
- le *Caton*, 64, comte de Framond

Escadre blanche (comte de Grasse)

- le *César*, 74, marquis de Coriolis d'Espinouse
- le *Destin*, 74, comte du Maitz de Goimpy
- La *Ville de Paris*, 104, chevalier de Vaugiraud (comte de Grasse)
- la *Victoire*, 74, chevalier d'Albert Saint-Hippolyte
- le *Sceptre*, 74, comte de Vaudreuil
- le *Northumberland*, 74, marquis de Briqueville
- le *Palmeir*, 74, baron d'Arros
- le *Solitaire*, 64, comte de Cicé

Escadre bleue (comte de Monteil)

- le *Citoyen*, 74, comte de Thy
- le *Scipion*, 74, comte de Clavel
- Le *Magnanime*, 74, comte de Germinal
- l'*Hercule*, 74, de Turpin
- le *Languedoc*, 80, seigneur du Plessix (comte de Monteil)
- le *Zélé*, 74, chevalier de Gras-Préville
- l'*Hector*, 74, chevalier de Renaud d'Aleins
- le *Souverain*, 74, commandeur de Glandevès
- l'*Ariel*, frégate, (marquis de Capellis)

Royaume de Grande-Bretagne (Graves et Hood)

Escadre bleue

- HMS *Alfred*, 74, Bayne
- HMS *Belliqueux*, 74, Brind
- HMS *Invincible*, 74, Saxton
- HMS *Barfleur*, 98, Alexander Hood (vice-amiral)
- HMS *Monarch*, 74, Reynolds
- HMS *Centaur*, 74, Inglefield

Escadre blanche

- HMS *America*, 64, Sam Thompson
- HMS *Beedford*, 74, Thomas Graves
- HMS *Resolution*, 74, Manners
- HMS *London* 98, Graves (amiral)
- HMS *Royal Oak*, 74, Ardesoif
- HMS *Montagu*, 74, Bowen
- HMS *Europa*, 64, Child

Escadre rouge

- HMS *Terrible*, 74, Finch (sabordé après le combat)
- HMS *Ajax*, 74, Charrington
- HMS *Princessa*, 70, Knatchbull (contre-amiral Drake)
- HMS *Alcide*, 74, Charles Thompson
- HMS *Intrepid*, 64, Molloy
- HMS *Shrewsbury*, 74, Robinson

Biographie du comte de Grasse

François Joseph Paul, comte de Grasse, naît le 13 septembre 1722. Il sert d'abord dans la flotte de l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem et en 1740 rejoint la marine royale. Capitaine de vaisseau en 1762, ses différentes campagnes lui confèrent tout autant une réputation de bon manœuvrier que la crainte, qu'il inspire aux officiers et équipages. Nommé en mars 1781, lieutenant général des armées navales au moment de la guerre d'indépendance américaine, il reçoit le commandement d'une flotte chargée de la défense des îles sous le Vent.

Son escadre forte de vingt vaisseaux, trois frégates accompagnés de 120 navires de charge appareille le 22 mars du port de Brest. Son arrivée à la Martinique, le 28 du même mois lève le blocus anglais sur l'île. Après avoir participé à la prise de l'île de Tobago et sans ordre précis sur les opérations navales à mener le long des côtes américaines, il réussit à convaincre ses partenaires et alliés d'engager sa flotte dans une opération d'encerclement combinée des troupes anglaises installées dans la presqu'île de Yorktown.

Après avoir appareillé de Saint-Domingue, ses 28 vaisseaux et 4 frégates jettent l'ancre dans la baie de Lynnhaven dans la rivière Chesapeake, le 30 août 1781. Le 5 septembre suivant, une escadre anglaise étant signalée au large, l'amiral de Grasse fait stopper les opérations de débarquement et ordonne l'appareillage. Mené rapidement, il permet à ses 24 vaisseaux d'engager le combat face à une vingtaine de navires de la *Royal Navy* avant que ces derniers n'aient la possibilité de bloquer l'accès à la baie. A l'issue d'une bataille de 4 heures, la précision des tirs des vaisseaux français coûte à l'escadre anglaise, cinq de ses navires coulés ou gravement endommagés et le repli de cette dernière vers le port de New York.

Cette victoire permet à l'amiral de Grasse de reprendre le blocus naval et l'acheminement par cabotage des troupes royales vers la place de Yorktown. Pilonnée pendant 12 jours par les vaisseaux de son escadre, cette dernière capitule le 19 octobre 1781. Les prise de décision de l'amiral de Grasse et les actions de sa flotte au cours de cette guerre d'indépendance font de la bataille de Yorktown une victoire non terrestre, mais navale.

En avril suivant, au large des Saintes, il est défait par une flotte anglaise et fait prisonnier. Il meurt le 11 janvier 1788 dans son château de Tilly.

Biographie de Thomas Graves

Thomas Graves est né le 23 octobre 1725. Nommé captain (capitaine de vaisseau) en 1755, il passe en cour martiale en 1759, au début de la guerre de sept ans, pour avoir refusé le combat contre un vaisseau de guerre français. Commodore-Governor de Terre-Neuve de 1761 à 1764, il reçoit en 1781, le commandement de l'escadre nord-américaine (North American Squadron) au moment de la guerre d'indépendance des États-Unis.

Il est battu à la tête de son escadre par la flotte française de l'amiral de Grasse lors de la bataille de Chesapeake, le 5 septembre 1781. Il remporte la bataille des Saintes, le 12 avril 1782, sur cette même escadre française. Au cours de laquelle est pris le vaisseau amiral le *Ville de Paris* et l'amiral de Grasse. Sous les ordres de l'amiral Howe, il commande en second, l'escadre de la *Royal Navy* qui défait la flotte de l'amiral Villaret-Joyeuse lors de la bataille du 13 Prairial en II (28 mai-1^{er} juin 1794) au moment des guerres de la Révolution. À l'issue de cette victoire, il est nommé amiral avec le titre de Baron Graves de Gravesend. Il meurt, le 9 février 1802.



François Joseph Paul de Grasse,
comte lieutenant général des armées navales



Admiral Lord Graves,
1st Baron Graves of Gravesend

LA BATAILLE DE CHESAPEAKE

par les Peintres officiels de la Marine

Pour ce 5 septembre 2023, les Peintres officiels de la Marine se sont mis en ordre de bataille pour rappeler le soutien de la Marine française pour la liberté.

Avec leurs talents respectifs, ils commémorent la victoire de la Chesapeake pour « donner à voir » aux marins cette partie de leur histoire.

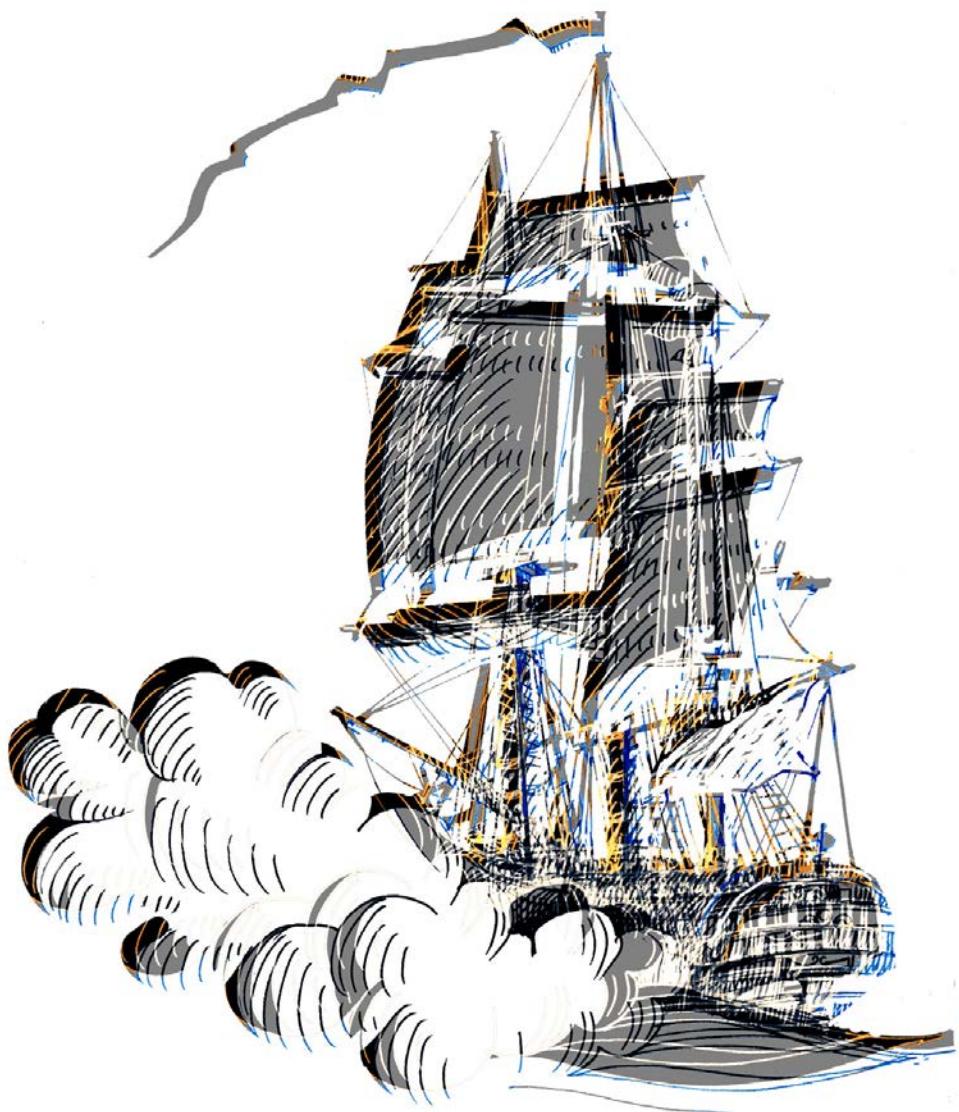
Particulièrement sensibles aux transformations de la Marine qui se réinvente, pour être en mesure de faire face à l'évolution de la situation géopolitique, ces artistes - peintres, illustrateurs et photographe - souhaitent renforcer la force morale et l'unité des marins.

Illustrant la bataille d'hier, les combats d'aujourd'hui et de demain, leur génie d'artistes marins surpassé le bruit des armes. Couleurs, techniques, formats, styles différents résonnent à l'unisson pour évoquer cette victoire tactique remportée par nos anciens et défier le temps.

Une inspiration visuelle et mémorielle offerte aux marins, quartiers-maîtres, officiers-mariniers et officiers pour accompagner et démultiplier, au quotidien, leurs compétences, défaire l'ennemi et défendre nos concitoyens et nos alliés.



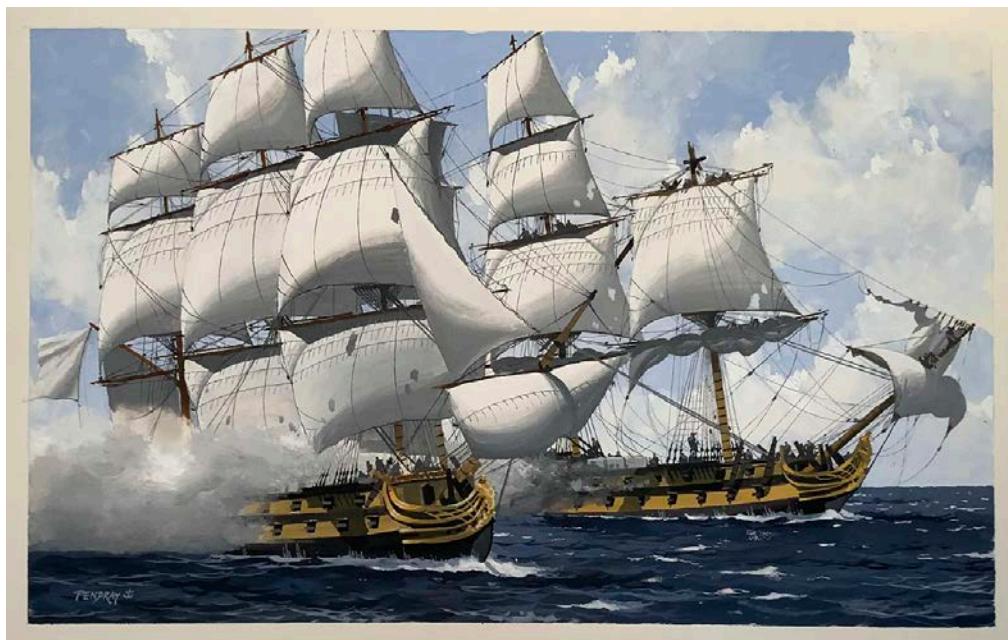
Bataille navale de Chesapeake par Jean-Gabriel Montador, illustration papier, étude format A4, 2021.
© Marine nationale



Étude par Marie Détrée ♀, illustration papier, format A4, 2021.
© Marine nationale



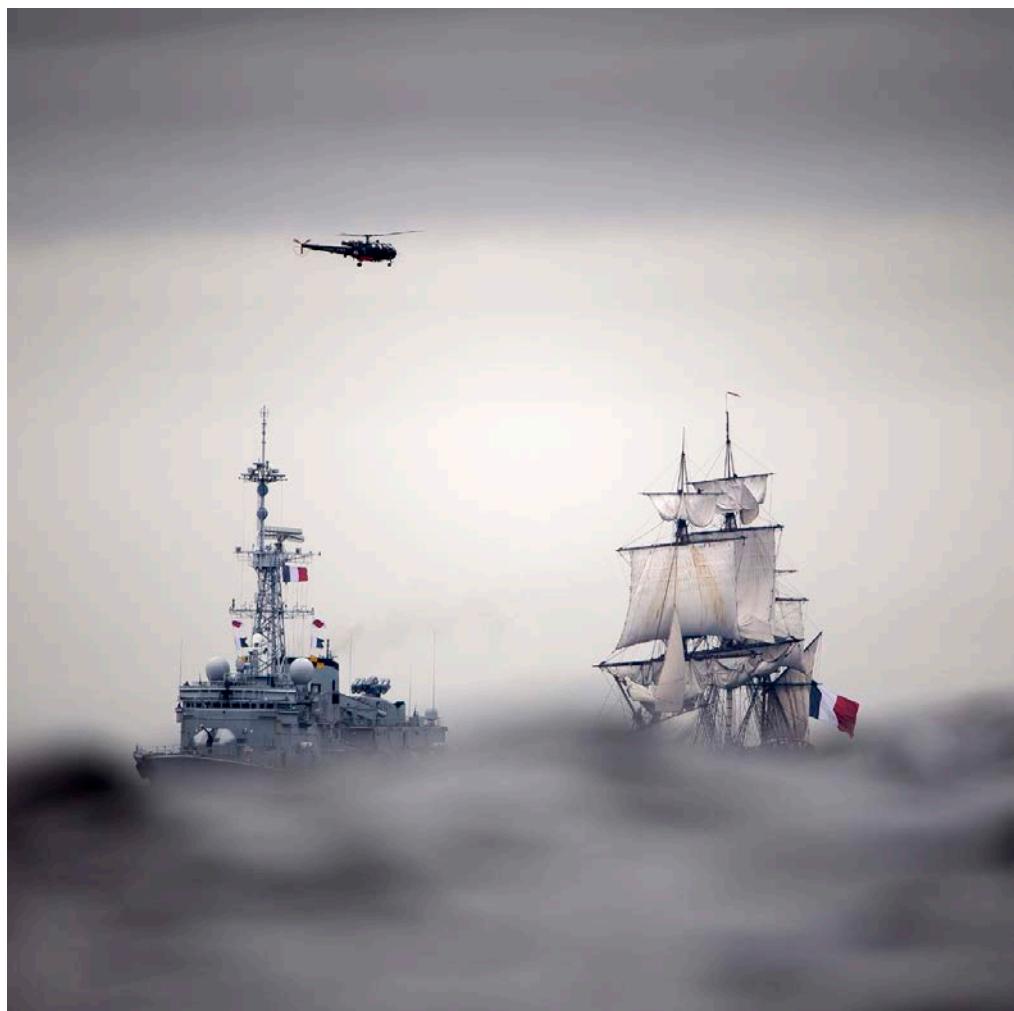
Bataille de la baie de Chesapeake – Scène de combat à bord du « Ville de Paris »
par Olivier Dufaure de Lajarte, illustration numérique, format A4, 2023.
© Marine nationale



Engagement entre le « Marsillois » de 74 canons, commandé par le Marquis de Castellane-Majastre et le « HMS Intrepid » de 64 canons, commandé par le Captain Anthony James Molloy, le 5 septembre 1781, à 16 heures. Le vent est de Nord Nord Est. Le « HMS Intrepid », gravement endommagé, se retire de l'engagement

par John Pendray, gouache sur papier, 55 cm x 33 cm.

© Marine nationale



La Fayette par Ewan Lebourdais, photographie papier Fine Art Hahnemühle Rag Bright White 310 grs contrecollé sur aluminium dibond et vernis de protection, 80 x 80 cm,
© Marine nationale



Les leçons d'une bataille victorieuse par Jacques Rohaut, diptyque, huile sur toile, 210 x 280 cm, 2023.
© Marine nationale



L'Amiral de Grasse à la bataille de Chesapeake par Alain Jamet †, vinylique sur toile, 89 x 116 cm, 2023.
© Marine nationale



C H E S A P E A K E

Chesapeake » par Anne Smith ‡, illustration numérique, 2023.
© Marine nationale

NOTES

RETROUVEZ AUSSI LE CESM À TRAVERS :

Centre de réflexion stratégique, le CESM diffuse plusieurs publications régulières sur la stratégie navale et les principaux enjeux maritimes.

Études marines

Des regards croisés sur un sujet maritime, de géopolitique, d'économie, d'histoire...

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.

Les amers du CESM

Cette revue de veille hebdomadaire, également diffusée par mail, compile les dernières actualités concernant le domaine naval et maritime.

La passerelle

À travers ce webinaire, découvrez les missions et les opérations de la Marine nationale en interagissant avec les femmes et les hommes qui la composent.

Echo

Deux fois par mois, le CESM reçoit un invité qui partage ses connaissances et son expertise sur un sujet de stratégie maritime.

Périscope

Ce podcast permet de croiser les regards de différents experts sur une thématique liée aux enjeux navals et maritimes.



Ces publications sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :
defense.gouv.fr/cesm

Vous pouvez également vous abonner sur simple demande à :
cesm.editions.fct@intradef.gouv.fr

LA REVUE ÉTUDES MARINES

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

N°7- *Union européenne : le défi maritime.* Décembre 2014

N°8- *Abysses.* Juin 2015

N°9- *Outre-mer.* Décembre 2015

N°10- *Marines d'ailleurs.* Juin 2016

Hors série- *Ambition navale au XXI^e siècle.* Octobre 2016

N°11- *Littoral.* Décembre 2016

Hors série- *La mer dans l'Histoire.* Mars 2017

N°12- *Ruptures.* Juin 2017

N°13- *Marins.* Décembre 2017

N°14- *Liberté.* Juin 2018

Hors série- *La Marine dans la Grande Guerre.* Novembre 2018

N°15- *Nourrir.* Janvier 2019

N°16- *Énergies.* Juin 2019

N°17- *Stratégie.* Janvier 2020

N°18- *Enjeux climatiques.* Juin 2020

N°19- *Les détroits de l'océan Indien.* Mai 2021

N° 20- *Air et Mer.* Novembre 2021

Hors série- *La Marine nationale au service des français.* Mars 2022 (réédition avril 2023)

N°21 - *Europe, coopération pour une ambition navale*. Juin 2022

N°22 - *Fonds marins*. Octobre 2022

Hors-série - *Le réarmement naval militaire dans le monde*. Mars 2023

N°23 - *La Méditerranée*. Mai 2023

N°24 - *Chesapeake*. Septembre 2023

ISSN 2119-775X

Dépôt légal Juillet 2023
Achevé d'imprimé au 3^e trimestre 2023
Impression Sipap-oudin, Poitiers