



CONFRONTER LA CHERBOURG STRATEGY AUX SOURCES NATIONALES : MARINS ET MILITAIRES FRANÇAIS FACE À LA GUERRE DES CÔTES BRITANNIQUE 1840-1898

Patrick Louvier

► To cite this version:

Patrick Louvier. CONFRONTER LA CHERBOURG STRATEGY AUX SOURCES NATIONALES : MARINS ET MILITAIRES FRANÇAIS FACE À LA GUERRE DES CÔTES BRITANNIQUE 1840-1898. *Revue d'histoire maritime*, 2012, 16, pp.87-117. hal-03622892

HAL Id: hal-03622892

<https://univ-montpellier3-paul-valery.hal.science/hal-03622892>

Submitted on 29 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

numéro

16

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

La puissance maritime

I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0



Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

- 30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
- 29. Le ballast : pratiques et conséquences*
- 28. Sortir de la guerre sur mer*
- 27. Mer et techniques*
- 26. Financer l'entreprise maritime*
- 25. Le Navire à la mer*
- 24. Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
- 21. Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
- 20. La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
- 19. Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
- 18. Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
- 17. Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XX^e siècle)*
- 16. La Puissance navale*
- 15. Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
- 14. Marine, État et Politique*
- 13. La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
- 12. Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
- 9. Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
- 8. Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
- 7. Les Constructions navales dans l'histoire*
- 6. Les Français dans le Pacifique*
- 5. La Marine marchande française de 1850 à 2000*
- 4. Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
- 1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

16

La puissance navale

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2012
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-891-5
PDF complet – 979-10-231-1845-2

TIRÉS À PART EN PDF :

- Édito – 979-10-231-1846-9
- I Louvier – 979-10-231-1847-6
- I.1 Béjin – 979-10-231-1848-3
- I.1 Motte – 979-10-231-1849-0
- I.1 Bruneau – 979-10-231-1850-6
- I.2 Blondy – 979-10-231-1851-3
- I.2 Louvier – 979-10-231-1852-0**
- I.2 de Baker & Boureille – 979-10-231-1853-7
- I.3 Kouar – 979-10-231-1854-4
- I.3 Calanca – 979-10-231-1855-1
- I.3 Journoud – 979-10-231-1856-8
- II Poussou – 979-10-231-1857-5
- II Dana – 979-10-231-1858-2
- II Tanguy – 979-10-231-1859-9
- II Aumont – 979-10-231-1860-5
- II Martin – 979-10-231-1861-2
- II Sadania – 979-10-231-1862-9
- II Boissarie – 979-10-231-1863-6
- II Moulinier – 979-10-231-1864-3
- II Lecarpentier – 979-10-231-1865-0
- Varia Martin – 979-10-231-1866-7
- Chronique Poussou – 979-10-231-1867-4
- Comptes rendus – 979-10-231-1868-1

Mise en page (2012) Compo-Méca
Version numérique (2021) : 3dzs/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial	5
Jean-Pierre Poussou	

LA PUISSANCE NAVALE

Puissance et impuissance navales en Europe et en Asie orientale : histoire, perceptions et débats	9
Patrickke Louvier.....	

NEPTUNE FACE À CLIO : LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DE L'HISTOIRE

Position géographique, race et puissance maritime chez Gobineau et Vacher de Lapouge. Une interprétation raciale de la puissance maritime ? André Béjin	19
---	----

La puissance maritime selon Lapeyrouse-Bonfils Martin Motte.....	25
---	----

La Marine, « Cité terrestre » de l'amiral Auphan Jean-Baptiste Bruneau	51
---	----

LA PUISSANCE NAVALE AU REGARD DES AUTRES

La puissance navale de l'Ordre de Malte : un mythe pieux Alain Blondy	67
--	----

Confronter la « <i>Cherbourg Strategy</i> » aux sources nationales : marins et militaires français face à la guerre des côtes britannique (1840-1898) Patrick Louvier	87
---	----

Les dissuasions atomiques navales française et britannique entre 1945 et 1972 : une relation à l'ombre des États-Unis Guy de Bakker & Patrick Boureille	119
---	-----

COMMENT ÊTRE ET DEVENIR UNE PUISSANCE NAVALE

L'Inde et l'océan Indien : du sentiment de défiance aux velléités d'appropriation Mehdi Kouar	153
--	-----

Les conceptions terrestre et navale de la défense côtière : Débat stratégique pour une marine chinoise en devenir (xvi ^e siècle) Paola Calanca.....	167
--	-----

Le poids des représentations dans le processus de modernisation de la marine vietnamienne	
Pierre Journoud	187

UNE JEUNE HISTOIRE MARITIME

Présentation	
Jean-Pierre Poussou.....	206
Entre Rennes et la mer, la navigation sur la Vilaine (fin xv^e siècle-début xviii^e siècle)	
Katherine Dana	207
La première raffinerie nantaise : la raffinerie du Coudray (1653-1694 ?) entre tradition et nouveauté	
Marion Tanguy	209
Le port de Granville et la guerre de course entre 1688 et 1815	
Michel Aumont	225
Rochefort et les colonies au xviii^e siècle : une nouvelle approche pour l'histoire des arsenaux	
Sébastien Martin	235
Les ancres à jas de la façade atlantique maritime de l'Antiquité au milieu du xx^e siècle	
Marine Sadania.....	239
Les Bordelais du bout du monde : deux dynasties du grand commerce de l'Outre-mer, les Denis et les Ballande, entre Indochine et Océanie, trajectoires croisées, du début du xix^e siècle aux années 1950	
Delphine Boissarie	251
L'essor des armements à la pêche industrielle rochelaise au début du xx^e siècle	
Henri Moulinier.....	263
Félix Amiot (1894-1974), une figure originale de grand entrepreneur, de la construction aéronautique à la construction navale : présentation des sources et perspectives de recherches	
Justin Lecarpentier	275

VARIA

Les « ailleurs » de Rochefort : l'exotisme d'une ville-arsenal au xviii^e siècle	
Sébastien Martin	287

CHRONIQUE

Hervé Coutau-Bégarie (1956-2012)	
Jean-Pierre Poussou.....	305
Comptes rendus.....	311

La puissance navale

Ce dossier est dédié à la mémoire d'Hervé Coutau-Bégarie
(P. L. et J.-P. P.)

La puissance navale au regard des autres

CONFRONTER LA « *CHERBOURG STRATEGY* »
AUX SOURCES NATIONALES :
MARINS ET MILITAIRES FRANÇAIS FACE À LA GUERRE
DES CÔTES BRITANNIQUE (1840-1898)

Patrick Louvier

Maître de Conférences, à l'université Paul-Valéry-Montpellier III

Depuis près d'un quart de siècle, Andrew Lambert tient une place de premier plan dans l'histoire navale de l'Angleterre pré-victorienne et victorienne¹. S'appuyant sur une connaissance très étendue des dimensions logistiques et administratives de la Royal Navy, le professeur Lambert a systématiquement relié les choix matériels et technologiques de la marine britannique aux conditions stratégiques et diplomatiques dans et pour lesquelles les bâtiments de guerre furent conçus, modifiés et employés dans un âge de transition et de révolution technologiques. Sans être inédite, cette approche a ouvert la voie à une réévaluation de la diplomatie navale victorienne dans les crises européennes, tout particulièrement en Méditerranée et dans la Baltique. Prolongeant ses recherches doctorales, une histoire de la guerre de Crimée, qu'il a publiée en 1990, replace la stratégie de guerre périphérique anglaise au cœur d'une ambitieuse entreprise cherchant à repousser l'influence russe loin des mers européennes². Parallèlement, Andrew Lambert a rendu aux opérations côtières et littorales, longtemps négligées, l'importance tactique, mais également stratégique, que leur attribuaient les contemporains, tout particulièrement entre 1840 et 1890. Partagé par d'autres historiens avec lesquels Andrew Lambert a travaillé – Richard Brooks, Colin John Bruce, Michael Duffy, Tom Pocock, Christopher Page ou Colin White –, ses travaux sur les combats dans les « eaux

¹ Eugene L. Rasor, *English/British Naval history to 1815*, Westport-London, Praeger, 2004, p. 45.

Pour une biographie succincte du professeur Lambert et un aperçu de ses publications, on se reportera au site de King's College London, en suivant les onglets *War Studies* puis *Professors*.

² *Id.*, *The Crimean War. British grand strategy against Russia, 1853-56*, Manchester, Manchester University Press, 1990, réédité en novembre 2011 par Ashgate.

brunes » embrassent aujourd'hui une large période allant de la guerre de Syrie de 1840 jusqu'à la fin du XIX^e siècle³.

REGARDS SUR LA « CHERBOURG STRATEGY »

Sous les formules très évocatrices de *Cherbourg Strategy* et de *Strategy of the grand raid*, Andrew Lambert soutient l'existence d'une doctrine victorienne de la guerre de côtes, qui, sous des formules anodines et défensives – *harbours of refuge* ou *blockships* – et sans appareil théorique, n'en demeure pas moins une constante face à « la Grande Nation ». L'anéantissement des ports de guerre français, en premier lieu Cherbourg, est au centre de cette pensée stratégique, tout particulièrement dans les années 1840-1860 quand les rapprochements franco-britanniques (1841-1844 ; 1852-1856) sont entravés par des rivalités régionales (Espagne, Italie du Nord, Levant), parfois aiguës. Héritière des opérations littorales menées durant les *French Wars*, cette stratégie de frappes navales bénéficie, après 1835, de la généralisation de la propulsion à vapeur et de multiples progrès balistiques⁴. Associées, ces deux innovations rendent les assauts navals bien moins aléatoires que dans un passé proche⁵ et permettent à d'habiles praticiens de la guerre des côtes de mettre sur pied une doctrine offensive⁶. Définie après 1840 contre les ports ponantais de la France, cette « *Cherbourg Strategy* » est employée pour la première fois en 1854-1855 contre la Russie, en mer Noire comme dans la Baltique, et demeure un axiome stratégique vis-à-vis des grandes puissances navales, tout particulièrement la France et les États-Unis. En témoignent, entre autres indices, ces cuirassés de « défense côtière » – en réalité d'attaque tels le *Devastation* et le *Glatton*⁷ – qui furent longtemps tenus pour d'incompréhensibles ratages. Bien connue outre-Manche où elle fait actuellement l'objet d'une réévaluation serrée⁸,

3 Cette coopération est illustrée par l'ouvrage collectif sur l'histoire des opérations amphibies britanniques, auquel contribuèrent les historiens cités ci-dessus : Captain Peter Hore (dir.), *Seapower Ashore. 200 years of Royal Navy Operations on Land*, London, Chatham Publishing, 2001.

4 Michael Duffy, « 'Science and Labour' : the Naval Contribution to Operations Ashore in the Great Wars with France 1793-1815 », *ibid.*, p. 39-52.

5 Jeremy Black, *Naval Power. A History of Warfare and the Sea from 1500*, New York, Palgrave Macmillan, 2009, p. 107-111.

6 Andrew Lambert, *The Last Sailing Battlefleet. Maintaining Naval Mastery, 1815-1850*, London, Conway Maritime Press, 1991, p. 11, p. 107 ; *id.*, « The Royal Navy, 1856-1914 : deterrence and the strategy of World Power », dans K. Neillson et E. J. Errington (dir.), *Navies and Global Defense. Theories and Strategy*, Westport-London, Praeger, 1995, p. 69-92.

7 Andrew Lambert, « The Royal Navy and the 'Cherbourg' Strategy : 1840-1890 ». Exposé non publié, rédigé au début des années 1990, et dont une copie me fut donnée par son auteur.

8 On annonce la parution prochaine d'un ouvrage collectif sous la direction de Howard C. Fuller qui reprendrait, mais à l'échelle régionale, les thèses d'Andrew Lambert sur la puissance navale victorienne.

la « *Cherbourg Strategy* » est quasi absente des ouvrages de référence français⁹, alors même que la défense des côtes comme les opérations littorales de la Marine sont des champs de recherche notables¹⁰. Le nom du professeur Andrew Lambert n'est certes pas absent de l'histoire navale nationale¹¹, mais son influence scientifique reste limitée¹². Plusieurs hypothèses viennent à l'esprit pour comprendre cette indifférence d'autant plus navrante que la plupart de ses articles et de ses livres examinent peu ou prou les fondements de la thalassocratie anglaise et de la rivalité franco-britannique.

L'histoire navale du XIX^e siècle a ponctuellement bénéficié de travaux transfrontaliers menés par des chercheurs maîtrisant les ressources archivistiques et bibliographiques des deux nations. Il y a trois décennies, la recherche que Thomas Adams conduisait sur l'introduction des canons obusiers dans la marine française des années 1820-1830¹³, servit ceux qui, des deux côtés de la Manche, étudiaient les signes d'une révolution balistique

- 9 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, t. 2, *De la Vapeur à l'Atome*, Paris/Limoges, Lavauzelle, 1992, p. 16, 58-59 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, Éditions Ouest-France, 1994, p. 202-203, p. 223 ; Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1997, t. 2, p. 572 et p. 1129.
- 10 Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des Origines à 1860*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1983 ; Jean Delmas et Philippe Masson, « Les interventions extérieures », dans André Corvisier (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. 2, *De 1715 à 1871*, Paris, PUF, 1992, p. 501-534 ; Étienne Taillemite, « Un théoricien méconnu de la guerre maritime : l'amiral Richild Grivel », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution de la pensée navale*, Paris, FEDN, 1992, p. 87-113 ; Michèle Battesti, *La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, Du May, 1993 ; Sébastien Chatelain, *La Place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Étude du rôle stratégique d'une place forte maritime*, mastère « méthodes de l'histoire », EPHE, juin 2007 ; Carole Espinosa, *L'Armée et la ville en France 1815-1870*, Paris, L'Harmattan, 2008. On sait également le renouveau de l'histoire des fortifications côtières du XX^e siècle auxquelles Emmanuel Boulard, Frédéric Saffroy et Christian Xancho ont consacré leurs travaux de thèse et de nombreux articles.
- 11 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, op. cit., t. 2, p. 1129 ; Jean-Baptiste Bruneau, « La Royal Navy de 1880 à 1931 », dans Claire Laux (dir.), *Le Monde britannique de 1815 à 1931*, Paris, Ellipses, 2010, p. 63-72, loc. cit., p. 72.
- 12 Patrick Louvier, *La Puissance navale et militaire britannique en Méditerranée 1840-1871*, Vincennes, Service historique de la Défense, 2006 : voir particulièrement les pages 173, 176, 183, 430-431 ; Alexandre Studeny, *La Marine française en mer Blanche durant la guerre de Crimée. Les opérations de 1854 et de 1855*, mémoire de master 1, université Paul-Valéry-Montpellier III, 2010, p. 120.
- 13 Thomas Adams, « Artillerie et Obus », dans *Marine et Technique au XIX^e siècle*, Actes du colloque international, Paris, École militaire, les 10, 11 et 12 juin 1987, Service historique de la Marine, Institut d'histoire des conflits contemporains, p. 191-200 ; id., *L'Évolution du canon-obusier Paixhans et sa place dans la Marine française dans la première moitié du XIX^e siècle*, thèse d'histoire, université Paris-Sorbonne, 1994.

« invisible », faite de micro-innovations audacieuses¹⁴. C. I. Hamilton, l'un des très rares historiens anglo-saxons à croiser les sources des deux pays et leur littérature seconde, a avancé plusieurs conclusions sur les marines, les doctrines et les officiers franco-britanniques¹⁵ qui ont été reprises ou discutées par Hervé Coutau-Bégarie, Jean Meyer et Martine Acerra¹⁶. Plus récemment, les travaux de Martin Motte et de Jean Martinant de Préneuf sur la Marine de la III^e République ont alimenté la réflexion d'un historien norvégien de la Jeune École, Arne Røksund, dont les recherches, publiées en anglais, permettent à un lectorat érudit anglo-saxon de connaître cette école stratégique « de l'intérieur »¹⁷. Ces échanges demeurent toutefois l'exception pour la période contemporaine. S'appuyant sur une petite cohorte d'auteurs anglo-saxons – E. H. Jenkins, T. Ropp, A. J. Marder et C. I. Hamilton¹⁸ –, la majorité des historiens navalistes anglais et américains ignorent les travaux que Michèle Battesti, Étienne Taillemite, Dominique Brisou ou René Estienne ont consacrés à la marine française des années 1815-1870¹⁹, pour ne rien dire des études universitaires portant sur les défenses de Cherbourg²⁰ ou de Toulon²¹. Inversement, les recherches menées sur les fortifications littorales victorienne

14 Andrew Lambert, « Anglo-French Rivalry », dans *Les Empires en guerre et paix, 1793-1860, II^{es} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine Portsmouth, 23-26 mars 1988*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1990, p. 295-319, *loc. cit.*, p. 296.

15 Charles Iain Hamilton, *Anglo-French Naval Rivalry, 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1993.

16 Hervé Coutau-Bégarie, « De quelques pensées navales inconnues ou insuffisamment connues », dans Hervé Coutau-Bégarie (dir.), *L'Évolution...*, *op. cit.*, p. 7-22 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, *op. cit.*, p. 229-230 ; les travaux de C. I. Hamilton n'ont pas été cités dans la bibliographie de ce livre, qui donne toutefois plusieurs références en allemand et en anglais.

17 Arne Røksund, *The Jeune École. The Strategy of the Weak*, Leyden-Boston, Brill, 2007. Cet auteur est ainsi la seule référence concernant la marine française du XIX^e siècle dans un récent ouvrage de référence : Jeremy Black, *Naval Power*, *op. cit.*, p. 246, n. 23.

18 À titre d'exemple : John F. Beeler, *British Naval Policy in the Gladstone-Disraeli Era 1866-1880*, Stanford, Stanford University Press, 1997, p. 203-209, 312-313, n. 47-64.

19 À titre d'exemple : Andrew Lambert, « Under the Heel of Britannia : the Bombardment of Sweaborg 9-11 August 1855 », dans Peter Hore (dir.), *Seapower Ashore*, *op. cit.*, p. 96-129, *loc. cit.*, p. 118 ; Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, London, Routledge, 2001, p. 71-72, notes 28 et 33 et p. 232 ; Brian Lavery, *We shall fight on the beaches. Defying Napoleon & Hitler, 1805 and 1940*, London, Conway, 2009, p. 429 (une seule référence d'un article en anglais extrait d'un ouvrage collectif français, *Les Marines de guerre européennes XVII-XVIII^e siècles*, paru en 1984).

20 F. Renet, *Le Système défensif du port militaire de Cherbourg (1800-1858)*, mémoire de maîtrise, université de Caen, 1994-1995 ; Guillaume Eckendorff, *Au sein du système défensif avancé de Cherbourg au XVIII^e siècle : l'exemple du fort de Querqueville, (1776-1811)*, mémoire de DEA, Université de Caen, 1999-2000.

21 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications de la place de Toulon (1875-1900)*, thèse de doctorat, université Paul Valéry-Montpellier III, 1991-1992.

et les *French Scares*²² ne trouvent guère d'écho en France alors que, de toute évidence, il y a une histoire commune – technologique surtout – à mener²³. L'histoire navale franco-britannique, pour le XIX^e siècle, s'est donc avérée une distante entente cordiale, pour ne pas dire un dialogue de sourds, que les barrières linguistiques et la contraction des contacts personnels peuvent en partie expliquer. Durant les années 1990, la réunion régulière des historiens navalistes français et britanniques – les « Journées franco-britanniques » – avait permis au Service historique de la Marine de publier, sans les traduire, trois contributions d'Andrew Lambert²⁴ qui maintint par la suite des liens privilégiés avec ce département, aujourd'hui intégré au service historique de la Défense²⁵. L'interruption des Journées franco-britanniques, après 2004, et la non-translation de ses travaux limitèrent toutefois l'audience d'Andrew Lambert à quelques échanges personnels²⁶. Il a également et surtout manqué à l'histoire navale contemporaine ces nombreux « passeurs » qui, familiers des archives et de l'historiographie navales des deux nations, assurent un actif commerce transfrontalier en histoire navale et maritime moderne²⁷.

22 La formule pourrait se traduire par « paniques françaises », c'est-à-dire les craintes d'un débarquement français. Ces paniques, largement instrumentalisées à des fins budgétaires, rythment les relations franco-britanniques entre 1840 et 1860, tout particulièrement en 1846 et en 1859.

23 À titre d'exemple : T. Crick, *Remparts of Empire : The Fortifications of Sir William Jervois, Royal Engineer, 1821-1897*, Exeter, Exeter Press, 2009.

24 Andrew Lambert, « Anglo-French Rivalry », art. cit. ; *id.*, « Empire and Seapower : Shipbuilding by the East India Company at Bombay for the Royal Navy, 1805-1850 », dans *Les Flottes des Compagnies des Indes : V^e Journées franco-britanniques d'histoire de la marine*, Service historique de la Marine, actes du colloque de Lorient 4-6 mai 1994, Vincennes, Service historique de la Marine, 1996, p. 149-171 ; *id.* « The Admiralty, the Trent Crisis of 1861 and the Strategy of Imperial defence », *VII^e Journées franco-britanniques d'histoire de la Marine : Les Marines française et britannique face aux États-Unis de la guerre d'Indépendance à la guerre de Sécession (1776-1865)*, actes du colloque de Brest, 4-7 mai 1999, Vincennes, Service historique de la Marine, 1999, p. 305-323.

25 Andrew Lambert, Conclusion générale du colloque international : « L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours, *The Military Occupation of Sea and Coastal Areas in Europe from the Modern Age to Today* », 16-18 mars 2011, Service historique de la Défense, Vincennes-École militaire, Paris, à paraître. Nous remercions Philippe Vial, conseiller scientifique du département Études et enseignement du Service historique de la Défense d'avoir bien voulu nous rappeler les grandes lignes de l'histoire des journées franco-britanniques.

26 L'auteur de ces lignes doit à la gratitude de rappeler sa dette envers le professeur Lambert qui voulut bien, avec le professeur Andrew Porter, guider ses pas dans les premiers temps de son travail doctoral entre 1991 et 1993.

27 Plusieurs noms viennent à l'esprit : Martine Acerra, Christian Buchet, Alan James, Jean-Pierre Poussou, Silvia Marzagalli, Renaud Morieux, Nicolas Andrew Martin Rodger, David Hopkin, Yann Lagadec et Stéphane Perréon, ces trois derniers historiens ayant conduit plusieurs études sur la question des attaques britanniques sur les côtes bretonnes. On donnera ici deux exemples récents de ce dialogue : Jean-Pierre Poussou, « Les arsenaux anglais du XVI^e siècle

L'impact restreint des travaux d'Andrew Lambert tient, en second lieu, à leur périodisation.

Si la France est au cœur de ses travaux quand il envisage le milieu du XIX^e siècle (1840-1860)²⁸, Andrew Lambert s'intéresse surtout, pour la période suivante (1860-1890), aux États-Unis et à la Russie²⁹. Il y a donc ici un malencontreux *no man's land* historiographique. Assez logiquement, ses travaux n'ont donc eu guère d'influence sur les historiens continentaux s'intéressant à la Marine des années 1880-1914³⁰, ce qui est d'autant plus regrettable qu'Andrew Lambert, non francophone il est vrai, aurait pu trouver dans les écrits de la Jeune École³¹, les romans de guerre-fiction du temps³², comme dans les études récemment consacrées à cette école stratégique, plus d'une donnée sur les raids navals³³.

À ces causes générales s'ajoute enfin une constellation de facteurs secondaires. En dépit d'un article pionnier d'Étienne Taillemite et des travaux de l'amiral Maurice Dupont sur les flottilles côtières³⁴, les recherches historiques sur la guerre de côtes suivent une perspective plus continentale – défensive ou militaire – que maritime. Peut-être enfin y a-t-il dans les écrits du professeur Lambert un ton bien – trop ? – nelsonien

au début du XIX^e siècle », dans *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux du Moyen Âge au XVIII^e siècle*, dir. Michel Vergé-Franceschi, Huitièmes Journées universitaires de Bonifacio, Ajaccio, éditions Alain Piazzola, 2007, p. 167-179 ; Yann Lagadec et Stéphane Perréon, avec la collaboration de David Hopkin, *La Bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, PUR, 2009.

28 Une récente communication – non publiée – sur les îles Anglo-Normandes, que le professeur Lambert a eu la bienveillance de nous confier en 2011 confirme cette perspective puisque le champ chronologique examiné couvre essentiellement les années 1793-1860 : Andrew Lambert, *Britain, the invasion threat and the Channel Islands ; 1793-1904 : a study in strategy, technology and infrastructure*.

29 Andrew Lambert, « Part of a long line of Circumvallation to Confine the Future Expansion of Russia : Great-Britain and the Baltic, 1809-1890 », dans Goran Rystad *et al.* (dir.), *In Quest of Trade and Security : the Baltic in Power Politics, 1500-1990*, vol. 1, 1500-1890, Lund, University Press, 1995, p. 297-334 ; *id.*, *The Royal Navy and the defence of Empire 1856-1918, Imperial Defence. The Old World Order 1856-1956*, London, Routledge, 2008, p. 114-115, 123-124.

30 Arne Røksund cite un seul ouvrage d'Andrew Lambert : *The Crimean War. British grand strategy against Russia, 1853-1856*, Manchester, Manchester University Press, 1991. Le nom de Lambert n'apparaît pas en revanche dans la bibliographie de l'ouvrage de Martin Motte. Voir Arne Røksund, *The Jeune École. The strategy of the Weak*, *op. cit.*, p. 235 ; Martin Motte, *Une éducation géostratégique. La pensée navale française de la Jeune École à 1914*, Paris, Economica, 2004.

31 Rémi Monaque, « L'Amiral Aube, ses idées, son action », Institut de Stratégie Comparée, 2005, <www.stratisc.org/PN4_Monaque.html>.

32 Ainsi *La Guerre fatale*, Paris, Flammarion, 1902-1903, du capitaine Danrit, pseudonyme du lieutenant-colonel Émile Driant.

33 Martin Motte, *Une éducation stratégique*, *op. cit.*, p. 216-218.

34 Étienne Taillemite, « Un théoricien méconnu », art. cit. ; Amiral Maurice Dupont, *Les Flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon. De la Baltique à la Manche*, Paris, Economica, 2000.

indisposant le lectorat français le mieux disposé³⁵ ? Sans souffle et sans jambes, la « Marine de Napoléon III » que le professeur de King's College – War Studies – dépeint, à la lumière quasi exclusive des archives anglaises, s'épuise dans une vaine course technologique sans que les ports militaires, et tout particulièrement Cherbourg, soient libérés de la menace d'une frappe britannique. Ce que les archives et l'historiographie françaises donnent à voir des arsenaux nationaux, de leur système de défense, des pratiques et des théories nationales de la guerre littorale permet-il de nuancer ce triste tableau d'un échec récurrent ?

Il ne s'agit pas de proposer ici une révision de la *Cherbourg Strategy* que cette étude a pour première ambition de faire mieux connaître. Il y a toutefois, nous le pensons, des périodisations et des précisions administratives et techniques à introduire dans une histoire franco-britannique de la guerre des côtes au XIX^e siècle. Si la médiocre réputation militaire de Cherbourg est souvent attestée, tout particulièrement durant et après la crise de Fachoda, le pessimisme des experts n'est pas universel. On craint bien plus les effets d'une frappe en 1857, au lendemain de la mise en service des batteries flottantes cuirassées, qu'au milieu de la décennie suivante quand l'introduction des mines, des canons rayés, et des flottilles spécialisées renforce, pour une quinzaine d'années, le sentiment de sécurité. À ces nuances chronologiques s'ajoutent des différences corporatistes. Encore forte dans les cercles militaires à la fin du XIX^e siècle, la confiance dans les capacités défensives des bases décline, en revanche, dans les milieux navals, comme le montre leur affolement à Cherbourg en 1898 quand les unités furent déplacées vers Brest. L'histoire de la « *Cherbourg Strategy* », enfin, ne se peut se réduire à la base normande, car Toulon et Brest demeurent, avant 1865, les principaux mûles logistiques de la Marine, et conservent, par la suite, toute leur importance.

Afin de reconsidérer cette « doctrine » de raid stratégique telle qu'elle fut perçue et analysée en France, on s'attachera, tout d'abord, à sonder et à mesurer la place que tiennent les « descentes » anglaises du XVIII^e siècle dans l'histoire nationale et régionale et les mémoires locales. Quel type d'attaque appréhendait-on sur nos côtes après la guerre de Syrie de 1840, au lendemain de la guerre de Crimée (1856-1860), puis à la fin du siècle (1882-1898), quand l'hypothèse d'une confrontation franco-britannique rentre dans le champ du possible ? Marins et militaires craignent-ils une canonnade, une frappe en règle ou un raid amphibie ? L'ambition est ici, mais sur une échelle moindre, de suivre nos collègues modernistes, Yann Lagadec et Stéphane Perréon qui, associés à David

35 Andrew Lambert, *Warrior. Restoring the World's First Ironclad*, London, Conway Maritime Press, 1987, p. 22-26.

Hopkin, ont ouvert le chantier d'une histoire « totale » des descentes anglaises en associant systématiquement les sources imprimées et secondaires françaises et britanniques³⁶. La seconde section de cette étude s'efforcera de mesurer l'efficacité réelle et vécue des mesures de défense de la guerre d'Orient (1838-1840) à la crise de Fachoda (1898), ces deux périodes de tensions encadrant assez bien les principales transformations techniques et tactiques qui touchent le système de la guerre des côtes au XIX^e siècle.

LES ATTAQUES BRITANNIQUES CONTRE LES CÔTES ET LES PORTS DE FRANCE : MÉMOIRES, RÉFLEXIONS ET « DOCTRINE » FRANÇAISES

94

Entre 1688 et 1815, les frontières maritimes de la France sont exposées aux attaques anglaises. Très active pendant la calamiteuse guerre de Sept Ans³⁷ et durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, la guerre des côtes suit plusieurs objectifs³⁸ : interrompre le commerce de cabotage et les convois militaires, dégarnir des fronts importants, et disposer de bases arrière ou de points d'appui pour les croisières. Il s'agit enfin de mettre à mal les ressources logistiques françaises par la destruction des arsenaux maritimes, de leurs bases secondaires et des grands ports corsaires.

La guerre anglaise de côtes embrasse donc des opérations exclusivement navales – les « bombarderies » – et des entreprises mixtes qui relèvent soit de la « petite guerre » navale – embuscades de corsaires et descentes ponctuelles – soit de la « grande guerre » – frappes navales et débarquements de grande ampleur. Le bombardement – raté – de Saint-Malo en 1693, l'attaque amphibie contre Brest (1694), que suivent la « bombarderie » de Dieppe et du Havre, mais également les raids contre Dunkerque et Calais, sont les principales péripéties d'une offensive de quatre années (1692-1696)³⁹. Le raid mené sur les côtes languedociennes en juillet 1710 relève en revanche de la diversion sur un front naval secondaire. L'expédition de 1746 contre Lorient, l'attaque contre Rochefort en 1757, le débarquement de juin 1758 contre Saint-Malo, l'incendie du port voisin de Saint-Servan, la prise

36 Yann Lagadec, Stéphane Perréon et David Hopkin, « The expérience and culture of War in the 18th Century : the British raids on the Breton Coast, 1758 », *French Historical Studies*, 2008, vol. 31-2, p. 193-227.

37 Edmond Dziembowski, « La place des descentes sur les côtes françaises dans la politique de William Pitt l'Ancien (1757-1758) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, 2007, p. 119-130.

38 Christophe Cerino, « Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle », *ibid.*, p. 133-148, *loc. cit.*, p. 141 ; Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, *op. cit.*, p. 69-102.

39 Christopher Duffy, *Fire and Stone, The science of Fortress warfare 1660-1860*, London, Booksales, 1975, p. 156-157.

de Cherbourg, deux mois plus tard, que suivent un second raid contre Saint-Malo en septembre 1758, puis le bombardement de Port-en-Bessin en 1760, montrent l'enracinement de cette stratégie de harcèlement⁴⁰. Les désordres de l'ère révolutionnaire et l'infériorité navale française, flagrante après 1794-1795, facilitent la reprise des harcèlements côtiers et des attaques antiportuaires à la fin du siècle. C'est la destruction de l'arsenal de Toulon en 1793 ; ce sont les bombardements de Granville, de Dieppe et de Fécamp en 1803 que suivent, en 1809, l'attaque contre Anvers et la désastreuse et humiliante « affaire des brûlots » dans la rade de l'île d'Aix⁴¹. À ces entreprises majeures s'associe sur les côtes européennes, mais également aux Antilles, en Égypte et aux Indes Néerlandaises, toute une série de descentes et de frappes côtières dont la mémoire hante les romans navals⁴² comme les musées maritimes et régimentaires britanniques⁴³. L'impact de ces entreprises n'est également pas mince en France.

Les études récentes consacrées aux attaques côtières au XVIII^e siècle ont montré l'impact matériel, généralement modeste, de ces entreprises⁴⁴, mais dont les suites stratégiques et mémorielles furent considérables⁴⁵. La refonte des défenses languedociennes par l'ingénieur Mareschal, au début de la guerre de Succession d'Autriche, est liée au souvenir d'une courte descente anglaise qui avait conduit à la brève, mais humiliante occupation de Sète en juillet 1710. L'attaque contre Flessingue en 1809 est suivie d'une refonte du système de défense de l'Escaut. Elle justifie également de gros travaux pour mettre à l'abri d'un raid Le Havre, le principal port d'appui de Cherbourg⁴⁶. Dans les décennies qui suivent Waterloo, la mémoire du blocus des grands ports français, des « bombarderies » et des raids côtiers anglais est entretenue par les souvenirs des anciens combattants, tout particulièrement des marins, et les récits de ces milliers de pêcheurs et de gens de mer qui, bon gré mal gré, avaient alors ravitaillé et informé « l'ennemi ». « Ces histoires de péniches fondant sur le petit port ou le convoi mal protégé avec une rapidité d'oiseau de proie », écrit Richild Grivel, officier de marine et fils

40 Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 107.

41 Jean-José Ségéric, *Napoléon face à la Royal Navy*, Rennes, Marine éditions, 2008, p. 193-199.

42 À titre d'exemple : C. S. Forester, *Aspirant de Marine*, Phébus, 1990, traduction de l'édition originale, *Mr Midshipman Horatio Hornblower*, 1950.

43 Patrick Louvier, *Montrer la guerre dans les musées maritimes et navals britanniques*, contribution au colloque « Neptune au Musée », université Paul-Valéry-Montpellier III, 15 octobre 2011. À paraître.

44 Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, op. cit., p. 89-102.

45 Pierrick Pourchasse, « La Vierge contre les Anglais : mémoire d'un non-événement (Lorient, 1746) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, déc. 2007, p. 185-194.

46 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, op. cit., t. 1, p. 417.

d'un vétéran de la Marine du Premier Empire, « défrayent encore aujourd'hui les récits de nos vieux pêcheurs »⁴⁷.

Parallèlement à cette mémoire corporatiste et populaire, orale et locale le plus souvent, se constitue une histoire écrite ou imprimée des « descentes anglaises », dont les grands vecteurs sont les rapports techniques menés sous la monarchie de Juillet⁴⁸, les travaux des érudits provinciaux, les études sur l'histoire navale durant la Révolution⁴⁹ et le Premier Empire, mais également les essais polémiques. Ces publications participent à la consolidation des patriotismes nationaux et provinciaux, où la détestation de l'Angleterre sert opportunément à rallier en une même lutte des familles politiques désunies⁵⁰.

96

Pour s'en tenir à ce seul fait d'armes secondaire, la destruction de Cherbourg en 1758 est rappelée, un siècle plus tard, dans un essai qui reprend la vieille antienne des méfaits anglais : « C'est parce que l'Angleterre sait que nous n'avons oublié ni Toulon ni Quiberon ; c'est parce qu'elle se sent coupable vis-à-vis de tous les peuples de cent faits pareils, qu'elle craint à toute heure du jour et de la nuit que nous ne lui ménagions une surprise analogue »⁵¹. Deux années plus tard, les « criminels exploits » accomplis à Cherbourg sont encore évoqués par un pamphlet anglophobe qui paraît dans le contexte très délicat des affaires de Savoie et d'Italie⁵². Exempte de toute passion anti-britannique, une brochure historique sur la Normandie, publiée en 1862, voit également dans la destruction systématique de Cherbourg en 1758 une « funeste expédition » qui cherchait à prévenir la transformation de ce port en arsenal maritime⁵³. Évoqué en 1866 dans une brochure consacrée au projet de ligne ferroviaire Brest-Cherbourg⁵⁴, ce raid est également examiné dans un article de la *Revue maritime et coloniale* qui fut réédité, en 1867, dans un

47 Richild Grivel, *De la guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions. Attaque et défense des côtes et des ports, guerre du large*, Paris, Bertrand-Dumaine, 1869, p. 25.

48 Ainsi le *Mémoire de la commission de 1843 sur la défense des frontières maritimes de la France*, Paris, Imprimerie Nationale, 1843.

49 Paul Cottin, *Toulon et les Anglais en 1793 d'après les documents inédits*, Paris, Paul Ollendorff, 1898.

50 David Hopkin, Yann Lagadec et Stéphane Perréon, « La bataille de Saint-Cast (1758) et sa mémoire : une mythologie bretonne », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, t. 114, n° 4, déc. 2007, p. 197-203.

51 Jules Le Chevalier, *Cherbourg et l'Angleterre*, Paris, E. Dentu, 1858, p. 54.

52 C. Chatelet, *Crimes et délits de l'Angleterre contre la France ou l'Angleterre jugée par elle-même*, Lyon, Girard et Josserand, 1860, p. 340.

53 Ch. Barthélémy, *Histoire de la Normandie ancienne et moderne*, Tours, A. Mame, 1862, p. 232.

54 A. Chevremont, *Le Chemin de fer stratégique de Cherbourg à Brest par le littoral de la Manche*, Saint-Servan, A. Le Bien, 1866, p. 8.

ouvrage collectif sur les ports militaires de la France. Deux années plus tard, cette étude historique est reproduite dans un essai d'un spécialiste de la guerre des côtes, Richild Grivel (1827-1883)⁵⁵. Jusqu'à la fin du siècle, on trouve enfin, dans les rapports militaires et navals, les revues et la presse hebdomadaire une riche moisson d'allusions à cette seule affaire de 1758⁵⁶. Brossant, en 1877, la question des défenses côtières en Europe, le vice-amiral Touchard replace, par exemple, le raid de 1758 dans la triste cohorte des avanies infligées par le Royaume-Uni avant 1815, en dépit des efforts impériaux : « Ils ne l'ont pas empêché de bombarder Le Havre – comme à une autre époque de notre décadence maritime, il avait bombardé Cherbourg, Dieppe et Saint-Malo –, d'incendier et de détruire en 1809, devant Rochefort, l'escadre mouillée en rade de l'île d'Aix [...] »⁵⁷. Obéissant à des dynamiques mémorielles et politiques internes, cette mémoire des descentes anglaises, qui parut à Philippe Masson « une manière d'obsession tout au long du XIX^e siècle », est entretenue, après 1815, par certaines tensions internationales dont la plus importante fut la (seconde) crise de Syrie de 1840⁵⁸.

LES RELANCES DE LA MENACE SUR LES CÔTES FRANÇAISES (1840 -1860) :

Pour contraindre les Égyptiens à renoncer à leur projet hégémonique au Moyen-Orient et en mer Rouge, les Britanniques, associés aux Ottomans et aux « puissances du Nord », prennent la tête, en septembre-novembre 1840, d'une offensive navale et amphibie sur les côtes syriennes, doublée d'une opération de subversion au Liban. Couronnée de succès, cette manœuvre débouche sur l'évacuation égyptienne du Liban, de la Syrie et de la Crète, trois provinces que récupère l'empire ottoman au début de 1841. En dépit de la popularité dont jouit dans notre pays l'Égypte réformatrice de Mehmed 'Alî, la France ne s'est pas interposée et se retire des affaires levantines en 1841-1842. Revers diplomatique plus spectaculaire que durable, la crise de Syrie confirme les données enregistrées les années précédentes sur la guerre des côtes.

Le renforcement inattendu de l'escadre Stopford au Levant dans le second semestre 1840, la multiplication des raids amphibies anglo-austro-turcs

55 M. de Bon, *Les Ports militaires de la France, Cherbourg*, Paris, Challamel-Arthus Bertrand, 1867 ; Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 101-105.

56 Service historique de la Défense/Marine/Vincennes (par la suite SHD/M/V), BB 4 1034, Commandant de l'Ariel, *Étude sur les îles Anglo-Normandes de la Manche et des îles Chausey*, 4 avril 1852.

57 Vice-amiral Touchard, « La défense des frontières maritimes », *Revue des Deux Mondes*, 1877, p. 5-42, loc. cit., p. 8.

58 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, op. cit., t. 2, p. 15.

contre les positions égyptiennes au Liban comme en Syrie, le bombardement de Saydâ (Sidon) le 26 septembre, la prise de Beyrouth le 10 octobre, le bombardement puis la prise de Saint-Jean-d'Acre (3-4 novembre 1840) n'ont pas alors manqué d'impressionner les rares témoins français et l'opinion instruite⁵⁹. Trois décennies après les exploits de sir Sidney Smith et de lord Cochrane, la Navy confirmait sa redoutable maîtrise des opérations littorales, décuplée par la standardisation de la grosse artillerie et l'emploi judicieux des remorqueurs à vapeur⁶⁰. Outre ces moyens, les praticiens de la guerre des côtes, vétérans des *French Wars*, ne manquaient pas, tel le *commodore* Charles Napier (1786-1860), qui seconda Stopford en 1840⁶¹. La brève lutte contre l'Égypte révéla enfin de jeunes officiers talentueux qui tirèrent tout le profit possible des *steamers* puissamment armés dont ils avaient reçu le commandement⁶². Dans l'hypothèse d'une lutte ouverte, la Marine de la France était certes théoriquement en mesure de mener des frappes côtières non plus sur des prames et des canonnières à voiles, mais en mobilisant une flottille de vapeurs. Dans sa – trop ? – célèbre *Note sur l'État des forces navales de la France*, le prince de Joinville (1818-1900) expose ainsi les grands traits d'une « petite guerre » navale où l'on infligerait aux ports anglais de la Manche « des pertes et des souffrances inconnues »⁶³. La supériorité quantitative et qualitative des flottilles à vapeur anglaises ne laissait toutefois planer aucun doute aux plus novateurs :

À l'heure qu'il est, si une déclaration de guerre survenait, nous apprendrions, dès le lendemain peut-être, la destruction de Dunkerque, de Boulogne, du Havre,

⁵⁹ Les limites budgétaires des années 1815-1840 et les choix stratégiques du ministère Portal, confirmés en 1837, donnent à la France, en 1840, une cinquantaine de grands navires de guerre que renforcent théoriquement les unités maintenues en cale sèche couverte. Forte sur le papier, cette réserve se limite à 12 vaisseaux quand le Royaume-Uni peut compter sur 33 vaisseaux à flot et mobiliser, en douze mois, 50 autres navires de ligne.

Prince de Joinville, « L'escadre de la Méditerranée », *Revue des Deux Mondes*, 1852, p. 425-482 ; contre-amiral du Pin de Saint-André, « Affaires d'Orient en 1839-1840-1841, Journal d'un officier de la station du Levant », *Revue maritime et coloniale*, 1889, p. 145-177 ; Patrick Louvier, *La Puissance navale*, *op. cit.*, p. 103, n. 2.

⁶⁰ Louis Reybaud, « La flotte française en 1841 », *Revue des Deux Mondes*, 1841, p. 317-343, *loc. cit.*, p. 333.

⁶¹ Andrew Lambert, « 'Within Cannon Shot of Deep Water' : The Syrian Campaign of 1840 », dans Peter Hore, *Seapower Ashore*, *op. cit.*, p. 79-95.

⁶² Patrick Louvier, *La Puissance navale*, *op. cit.*, p. 96, 104-106.

⁶³ Prince de Joinville, « Note sur l'état naval des forces de la France », dans Prince de Joinville, *Essais sur la Marine française*, Bruxelles, Meline, Cans, 1852, p. 167-246, *loc. cit.*, p. 174. Originellement publié dans la *Revue des Deux Mondes* en mai 1844, cet essai fut traduit en anglais avant la fin de l'année : *On the state of the naval strength of France in comparison with that of England*, London, Furnivall and Parker, 1844.

etc, [sans doute faut-il entendre ici Cherbourg] que rien ne peut défendre contre un bombardement. [...] Nous aurions la douleur de voir le drapeau anglais flotter dans la rade de Brest, notre grand arsenal⁶⁴.

Le jugement de Joinville, dont le pessimisme échappe à l'opinion britannique, fait alors l'unanimité. Nul n'ignorait en effet que les fortifications des cinq arsenaux maritimes (Brest, Toulon, Lorient, Rochefort et Cherbourg) avaient été négligées depuis 1815 au profit des travaux portuaires. Le 30 janvier 1845, un capitaine du 4^e Régiment d'artillerie nomme les ports les plus exposés aux frappes anglaises : Honfleur, Boulogne, Calais, Dunkerque, menace que seule la mobilisation de centaines de prames et d'une flottille de vapeurs peut conjurer⁶⁵. Selon le rapport d'enquête de la Marine de 1851, le premier acte d'hostilité à craindre serait une attaque du littoral pour y détruire le cabotage et ravager les ports de commerce sous les bombes et les fusées incendiaires⁶⁶. L'Algérie apparaît même à certains comme un piège, où l'Angleterre, une fois maîtresse de la Méditerranée, conduira un débarquement après avoir ravagé le port d'Alger⁶⁷. Bien que la spécialisation des tâches entre les arsenaux soit encore embryonnaire, toute frappe, même partiellement aboutie, ne peut donc qu'avoir les plus grandes conséquences. Cherbourg tient une place particulière dans ce travail de réflexion. La reprise des travaux portuaires sous la Restauration, puis l'émergence d'un arsenal sous la monarchie de Juillet ont sensiblement accru l'intérêt de ce port dont nul n'ignore l'importance médiatique et symbolique⁶⁸ : « Cherbourg excite chaque jour davantage l'envie des Anglais » écrit, en 1844, un officier du 21^e de ligne, « leur but en cas de guerre serait de l'incendier et de le détruire »⁶⁹.

À Cherbourg, alors sans enceinte de sûreté, la menace d'un bombardement naval est écartée au profit de l'hypothèse d'un grand raid amphibie mené par une division de 7 000 à 8 000 soldats anglais qui, débarquant au sud-ouest du port, prendrait pied sur les hauteurs dominant le port du Cotentin avant de mener, de

64 *Ibid.*, p. 177. Ce passage est reproduit par Jules Le Chevalier, *Cherbourg et l'Angleterre*, *op. cit.*, p. 19.

65 SHD/M/V, MS 534, Alexandre Forfait, Capitaine commandant au 4^e Régiment d'Artillerie, *Considérations sur la défense des côtes de France*, 30 janvier 1845. Cahier manuscrit.

66 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, *op. cit.*, t. 2, p. 16.

67 Général Duvivier, *Ports en Algérie. Observations du général Duvivier sur le discours de M. Thiers*, Paris, Garnier Frères, Avril 1842, p. 13.

68 L'aménagement d'un arsenal – avec un atelier des machines, une chaudronnerie et une fonderie – est engagé dans les années 1830 pour être accéléré entre 1844 et 1848 : Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, *op. cit.*, t. 2, p. 565-566 ; Dominique Brisou, *L'Énergie vapeur dans la Marine militaire française au XIX^e siècle*, t. 1, Vincennes, Service historique de la Marine, 2001, p. 159-167.

69 Cité dans Carole Espinosa, *L'Armée et la ville*, *op. cit.*, p. 114.

concert avec une escadre, la destruction de ses ateliers et de ses bassins⁷⁰. Cette hypothèse est renforcée par les grands travaux que le gouvernement anglais mène dans les îles Anglo-Normandes et dont l'avancement fait l'objet de rapports consulaires et navals. Le commandant de l'*Ariel* dessine ainsi, le 4 avril 1852, les grandes lignes d'une descente d'autant moins douteuse que « de nombreuses tentatives ont été déjà faites pour parvenir à ce but [...] et que les moyens de destruction sont devenus plus parfaits ». Tandis que l'agrandissement du port de Saint-Hélier (Jersey) permet d'accueillir une trentaine de « vapeurs d'une force inférieure aux frégates », les travaux dans la rade de Sainte-Catherine (Jersey) permettraient en temps de guerre de rassembler une vingtaine de frégates, soit de quoi porter un corps expéditionnaire de 4 000 marins et 7 000 soldats contre Cherbourg et toute la partie occidentale du département de la Manche, Granville et au-delà Saint-Malo. Poursuivant l'hypothèse d'un raid-éclair, le commandant de l'*Ariel* en expose les principales options tactiques : soit une attaque combinée contre Cherbourg, soit la traversée du nord du Cotentin pour barrer cette presqu'île en « occupant la chaîne des collines qui dominent au nord les vallées de l'Ai et de la Taute »⁷¹. La guerre de Crimée renforça le pessimisme des experts.

Les opérations menées, en 1854 puis en 1855, en mer Baltique, en mer Noire et en mer Blanche ont servi la réflexion de nombreux essayistes navals tels le prince de Joinville⁷², alors en exil, le capitaine de vaisseau Edmond Jurien de la Gravière, ou le lieutenant de vaisseau Richild Grivel, blessé devant Sébastopol, le 17 septembre 1854. Dans une large mesure, la guerre de Crimée – souvent appelée alors guerre d'Orient – confirme le bénéfice stratégique des assauts côtiers. Le conflit donne, en outre, aux forces alliées l'occasion de s'étudier comme jamais auparavant. Dans trois domaines, la prééminence navale anglaise est frappante : la propulsion à vapeur, le transport maritime et l'audace stratégique⁷³. En 1889, le contre-amiral Du Pin de Saint-André exalte la supériorité de l'escadre anglaise de la Baltique qui avait, en 1854, dix années

70 Service historique de la Défense, Terre, Vincennes (par la suite SHD/T/V), 1 M 1241, Adjudant-major du 21^e régiment de ligne (Lacroix), *Mémoire sur Cherbourg*, 1844.

71 SHD/M/V, BB 4 1034, Lieutenant de vaisseau C. Arpin, commandant l'*Ariel*, Granville, *Étude sur les îles Anglaises de la Manche et les îles Chausey*, 4 avril 1852.

72 Prince de Joinville, « La marine à vapeur dans les guerres continentales », *Revue des Deux Mondes*, 1859, p. 769-785.

73 Edmond Jurien de la Gravière, « La Marine d'Aujourd'hui. Première partie La flotte de la Mer Noire », *Revue des Deux Mondes*, 1871, p. 300-333 ; Richild Grivel, *Attaques et bombardements maritimes avant et après la guerre d'Orient*, 2^{nde} édition, Paris, J. Dumaine, 1857, p. 55 ; *id.*, *Une expédition maritime sous le Directoire. La campagne d'Irlande en 1797*, Paris, Imprimerie de Dubuisson, 1863, p. 18-25.

d'avance sur la flotte de l'amiral Parseval-Deschênes, où la propulsion à vapeur demeurait marginale⁷⁴. Soulignés par Andrew Lambert, les effets diplomatiques de la grande revue navale de Spithead, le 23 avril 1856, furent durables en France où cette démonstration de force – 240 unités dont 170 navires spécialisés dans la guerre côtière – confirma spectaculairement l'écart industriel et logistique entre les deux pays⁷⁵. Présidant la délégation française envoyée à cette occasion, l'amiral Jean-Pierre-Edmond Jurien de la Gravière (1812-1892) devait ainsi rappeler, trente années après cette revue, la puissante impression que produisit cette parfaite illustration « de la prodigieuse puissance de production » des arsenaux britanniques, soutenue par une trame très dense de chantiers privés hautement qualifiés⁷⁶. En second lieu, la volonté d'en découdre des marins anglais n'a pas manqué d'impressionner les contemporains. Au lendemain du bombardement d'Odessa, le 22 avril 1854, l'aspirant de 2^e classe Henri Adrien Rieunier note la pugnacité des Anglais qui accablent le port militaire de leurs fusées « à la Congreve » : « Ils étaient enragés ; sans notre exemple qui les retenait, ils auraient peut-être tiré sur la ville. Au reste, ils entendent bien la guerre. Si les Anglais avaient bombardé Marseille, Le Havre, il est probable qu'ils auraient tiré sur les villes »⁷⁷.

Sans que cesse le partenariat colonial et diplomatique franco-britannique, la fin de la guerre de Crimée rouvre ou précipite, entre 1857 et 1861, un certain nombre de contentieux sur l'Empire ottoman, l'Égypte, le Maroc, l'Espagne, l'Italie du Nord et la Savoie. La course aux armements navals, que la guerre avait voilée, devient évidente en dépit des déclarations apaisantes de l'Empereur. L'inauguration très médiatisée du bassin Napoléon III à Cherbourg, le 6 août 1858, puis, les années suivantes, le lancement de la *Gloire* et de ses *sister ships*, ainsi que la conversion rapide de l'artillerie navale lisse, raniment le courant « alarmiste » insulaire que l'on avait vu à l'œuvre dans les années 1840. Dans ce contexte difficile, et parfois incertain, nul n'ignore la fascination qu'exerce Cherbourg chez les chefs militaires et navals britanniques⁷⁸, bien que ce port ne soit encore qu'une très grande rade militaire, dotée d'un arsenal sous-dimensionné. Un officier de la division navale du littoral Nord écrit en 1866 :

74 Contre-Amiral du Pin de Saint-André, *La Rade de Toulon et sa défense*, Paris, Gauthier-Villars, 1876, p. 177.

75 Andrew Lambert, *The Crimean War*, op. cit., p. 335-336.

76 Edmond Jurien de la Gravière, *La Marine de Ptolémée et la marine des Romains*, Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1885, p. 161-162.

77 SHD/V/M, 154 GG² 1, Henri Adrien Rieunier à ses parents, 22 avril 1854.

78 National Archives (par la suite NA), WO 33/8 (078), General J. F. Burgoyne, *Popular Fallacies with Regard to our Security against Invasion*, 20 août 1856 ; Anonyme, « Portland and Cherbourg », *Colburn's United Service Magazine*, 1861, p. 342-351.

Il est évident que, depuis des années, l'Angleterre a les yeux fixés avec inquiétude sur le port de Cherbourg. Nos voisins sont très sérieusement préoccupés de l'idée que, si nous avons la guerre avec eux, nous pourrions concentrer dans cet arsenal une flotte très nombreuse, la charger de troupes et, au moment qui nous conviendra, jeter, après avoir trompé la surveillance de leurs escadres [...], cette flotte sur un point de leur côte étudié d'avance ou choisi par nous comme base d'opérations⁷⁹.

Par sa situation ouverte, et grâce à la construction de grands dépôts de vivres, Cherbourg se prête en effet mieux que Brest à la préparation des expéditions militaires soit vers l'Amérique soit vers l'Europe du Nord⁸⁰. Les essayistes prédisent naturellement, en cas de guerre, une attaque massive contre Cherbourg afin de précipiter la destruction des forces navales françaises dans les eaux européennes, tandis que le détachement de croiseurs rapides outre-mer anéantirait toute guerre de course. Le passé proche et les écrits professionnels britanniques abondent, il est vrai, en indices d'une frappe massive. Ne retrouve-t-on pas ainsi, dans l'*United Service Journal* de décembre 1859, tous les lieux communs du philanthropisme terroriste ?

Ainsi après avoir bombardé Cherbourg pendant quatre ou cinq jours, la flotte de bombardement (« *bombarding fleet* ») retournerait sans doute à Plymouth ou Portsmouth et, une fois les réparations menées et les boulets, les obus et les fusées embarqués, elle ferait route vers Rochefort et Lorient. En pratiquant cette guerre offensive, nous alimenterions une grande terreur sur toute la côte française et en donnant aux Français un avant-goût de ce qu'est la guerre, nous pourrions espérer accélérer la paix et mieux l'établir⁸¹.

Au lendemain de la guerre de Crimée, les signes d'une concentration stratégique dans les îles Anglo-Normandes s'accumulent. Le 18 octobre 1857, le commandant de l'*Antelope*, un bâtiment de la station navale de Granville, analyse ainsi les motifs de la modernisation du port Sainte-Anne d'Aurigny (Alderney), ce « point stratégique [...], à deux heures du port de Cherbourg ». Dans cette île, où l'activité incessante frappe l'officier, « on s'occupe à la fois de fonder un

79 SHD/M/V, BB 4 1034, Aviso le *Cuvier* au commandant de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

80 Durant la crise polonaise de 1863, on envisagea de rassembler dans ce port une flotte de transports pour embarquer, en trois semaines, 20 000 hommes et 1 200 chevaux, et rallier la Baltique : Service historique de la Défense/Marine/Vincennes (par la suite SHD/M/V), 17 GG 2 1, Vice-amiral Camille de La Roncière Le Noury, mémoire manuscrit, *Guerre de la Baltique*, 2-21 avril 1863.

81 Theseus, « The proper strength of the British Navy », *United Service Journal*, 1859, p. 536-546, *loc. cit.*, p. 542.

port destiné à recevoir une flottille d'attaque, et de rendre l'île inexpugnable »⁸². Au printemps de 1859, le renforcement des effectifs des garnisons de Jersey et de Guernesey ne passe pas inaperçu des autorités diplomatiques⁸³. En septembre de la même année, le vice-consul de France à Guernesey annonce l'agrandissement du port de Saint-Pierre afin de « donner aux escadres anglaises stationnées dans la Manche une force double de celle qu'elles auraient dans l'état actuel des choses »⁸⁴. Cette même année 1859, un article de la *Revue des Deux Mondes*, peu suspecte d'anglophobie, désigne les îles Anglo-Normandes, les ports de Portsmouth et de Portland, comme les trois môles de la « circonvallation de forteresses maritimes » enveloppant Cherbourg⁸⁵.

Négligeant totalement l'hypothèse d'une opération amphibie, le commandant de l'*Antilope* envisage l'offensive de bâtiments blindés, de bombardes et de canonnières que la base d'Aurigny pourrait lancer contre « nos arsenaux en général et particulièrement celui de Cherbourg dont la ruine importe tant à l'Angleterre »⁸⁶. Ce rapport de onze pages, dont une copie fut transmise au département de la Guerre, traduit bien l'idée que les marins et les gens informés se faisaient des modalités opérationnelles d'une guerre franco-britannique au tournant des années 1850-1860. L'effort naval de l'Angleterre se porte certes, après la guerre de Crimée, sur les grandes unités, puis, après 1859, sur les cuirassés de haute mer, mais nul ne doute qu'une guerre d'escadre opposant l'Angleterre à la France doit accompagner ou précéder le lancement d'opérations littorales pour lesquelles les chantiers privés insulaires peuvent fournir par dizaines, comme en 1855, des canonnières blindées, des batteries flottantes et des bombardes.

Contraintes, après le traité de Francfort, de mettre en défense la Meuse et la Champagne, les autorités militaires ne prêtent guère attention à la sécurité des ports de guerre que l'écrasante supériorité navale de la France assure contre tout raid allemand⁸⁷. Cette indifférence est remise en cause par la conquête de

82 SHD/M/V, BB 4 1034, *Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

83 *Ibid.*, Vice-consul de France à Jersey au Ministère des Affaires étrangères, copie transmise le 17 mai 1859 au ministère de la Marine.

84 *Ibid.*, Consul Loyeux au Ministère des Affaires étrangères, 10 septembre 1859.

85 J.-J. Baude, « Les côtes de la Manche-Cherbourg », *Revue des Deux Mondes*, 1859, p. 257-290, *loc. cit.*, p. 260.

86 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de la station navale de Granville, *Sur l'état des travaux dans les îles anglaises de la Manche*, 18 octobre 1857, au ministre de la Marine et des Colonies.

87 Jean Martinant de Préneuf, « Entre Londres, Rome et Berlin, Les marins français et la figure mouvante de l'ennemi », dans Jörg Ulbert (dir.), *Ennemi juré, ennemi naturel, ennemi héréditaire. Construction et instrumentalisation de la figure de l'ennemi. La France et ses adversaires (XIV^e-XX^e siècles)*, Hamburg, Dobu Verlag, 2012, p. 289-302, *loc. cit.*, p. 292.

la Tunisie (1882) qui mène l'Italie, non sans hésitations, à rallier la Duplice. Si les marins français envisagent surtout une action offensive contre les ports et les côtes péninsulaires, la possibilité d'un engagement anglais au profit de la Triplice redonne une certaine actualité à la question des frontières maritimes méditerranéennes et ponantaises⁸⁸. Après 1885, l'introduction des poudres brisantes⁸⁹ et la fabrication d'obus en acier allongés (« obus torpilles ») imposent soit de moderniser les ouvrages maçonnés soit de les déclasser⁹⁰. À ces nouvelles données diplomatiques et techniques, s'ajoute l'influence des thèses de la Jeune Ecole. Proches des milieux républicains avancés, ses partisans soulignent en effet la place déterminante de l'économie et de la logistique dans une guerre future. Les places fortes maritimes, rappelle l'amiral Aube (1826-1890), un ancien défenseur du camp de Cherbourg en 1870, n'avaient-elles pas joué un rôle crucial dans la guerre contre l'Allemagne alors que la France avait besoin d'armes et de matériels ? Comme les villes industrielles et commerçantes, les ports militaires doivent donc être les cibles naturelles d'une grande marine de guerre. Qui doit en assurer la défense et quels moyens déployer ?

LA DÉFENSE DES PORTS MILITAIRES FRANÇAIS, DU CANON OBUSIER AUX TORPILLEURS : ORGANISATION, SAVOIRS ET RÉALISATIONS AU XIX^e SIÈCLE

Comme une ancienne tradition donnait aux forces militaires, en premier lieu aux armes savantes, la responsabilité des défenses côtières⁹¹, l'organisation des frontières maritimes demeura, durant la Révolution – loi du 10 juillet 1791 –, l'affaire du ministère de la Guerre. La coopération de la Marine ne fut pas insignifiante pour autant : dès 1792, des commissions mixtes inspectèrent les côtes du royaume. Si les sapeurs et les artilleurs conservent une place prééminente dans le système défensif littoral, les ports de guerre jouissent progressivement d'un statut particulier. Sous l'Empire, les travaux de fortification de Brest sont laissés à la Marine. Une ordonnance du 17 décembre 1828 confie également au « préfet maritime » de l'arrondissement de Toulon la défense militaire de

⁸⁸ Ferruccio Botti, « Bonamico et Aube : comment combattre une marine d'une puissance supérieure », *Stratégie*, 99, 2010, p. 133-152.

⁸⁹ Le terme désigne des explosifs mis au point tant en France (acide picrique ou « mélinite ») qu'en Allemagne (nitrocellulose ou « fulmi-coton »). L'effet de souffle et la toxicité des gaz de ces explosifs contraignent les États à réaménager leurs fortifications en employant les ressources du béton et de l'acier. - Voir Jean Doise, Maurice Vaïsse, *Diplomatie et outil militaire. Politique étrangère de la France, 1871-1969*, Paris, Imprimerie nationale, 1987, p. 75-78.

⁹⁰ Patiens, pseudonyme de Gaston Moch (1859-1935), *La Défense nationale et la défense des côtes*, Paris-Nancy, Berger-Levrault, 1894, p. 33-34.

⁹¹ Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes, op. cit.*, p. 114.

cette base. L'ordonnance royale du 3 janvier 1843 donne enfin aux marins la responsabilité opérationnelle des ouvrages dont les pièces commandent les rades intérieures et les passes des ports militaires, bien que la direction des garnisons dans ces bases (art. 3) et la refonte des ouvrages demeurent du seul ressort de la Guerre⁹². La dévolution partielle des compétences militaires aux autorités navales est en revanche ignorée outre-Manche, l'administration et le commandement des ports de guerre demeurant l'apanage des armes savantes et de l'infanterie. Sage décision, rarement critiquée, et que les succès passés, comme la défense victorieuse de Gibraltar au XVIII^e siècle, ont justifiée. Les embarras administratifs dans les bases françaises prouvent la sagesse de ce cloisonnement. Le 29 avril 1853, la Marine déplore ainsi que les matelots formant la garnison de l'île Pelée, à l'est de la digue de Cherbourg, soient commandés par un militaire qui ne possède pas « les connaissances nautiques adéquates ». Le 27 décembre de cette même année, l'armée dénonce la présence d'un officier de marine dans une commission chargée de déterminer l'emplacement de mortiers dans le fort côtier de Querqueville⁹³.

Le Second Empire tente de dénouer cette situation ... et l'aggrave. Les décrets du 12 octobre 1853 et du 13 octobre 1863 sur le service des places donnent aux autorités navales des ports militaires – amiraux et préfets maritimes – le commandement suprême, mais temporaire, des défenses « dans le cas d'une attaque imprévue ». Ces textes placent sous leur commandement les armes savantes, l'infanterie, la cavalerie et les services logistiques de la Guerre⁹⁴. La mesure paraît assez judicieuse si l'on considère le développement des armes sous-marines (estacades, mines) et des flottilles de défense côtière dans les années 1860. Ces dispositions, qui ne mettent naturellement pas fin aux querelles, sont étendues durant la guerre de 1870, quand Cherbourg, dont la sécurité est exposée par l'avancée allemande, devient le centre d'un camp retranché étendu à la péninsule du Cotentin⁹⁵. Si la loi de 1873 redonne aux autorités militaires la direction de la défense des côtes, une disposition présidentielle de 1875 fait des préfets maritimes – tous amiraux –, les « gouverneurs désignés » des ports de guerre nationaux⁹⁶. Si le service de garnison est laissé à un soldat

⁹² *Ibid.*, p. 286-287.

⁹³ F. Renet, *Le Système défensif*, op. cit., p. 70-71.

⁹⁴ Richild Grivel, *La Défense des côtes. Attaque et défense des frontières maritimes. Les canons à grande puissance*, Paris, Dumaine, 1864, p. 71.

⁹⁵ Capitaine de frégate Sébastien Chatelain, « La place de Cherbourg dans la guerre franco-allemande de 1870-1871. Étude du rôle stratégique d'une place forte maritime », *Bulletin d'études de la Marine*, n° 44, 2009, p. 87-91.

⁹⁶ SHD/T/V, 7 N 1890, Commandant Berrot, *Note sur l'organisation de la défense des côtes*, 11 mai 1899 ; *ibid.*, Capitaine Sabattier, *Étude sur l'organisation de la Défense des côtes*, 14 mai 1899, travail tapé à la machine, 97 p.

en temps de paix, l'article 244 du décret du 23 octobre 1883 donne tous les pouvoirs de police au préfet maritime dans une « zone environnante déterminée à l'avance et de concert entre les départements de la Guerre et de la Marine »⁹⁷. L'imprécision de cette délimitation mène inéluctablement à une série de contentieux⁹⁸. L'artillerie, qui demande le renouvellement de son parc de pièces de côte, fait également entendre son insatisfaction par la voix du général de Miribel, le 24 février 1888⁹⁹. Loin de simplifier la donne, le décret du 13 mai 1890, partiellement repris en 1894, multiplie les exceptions et alimente, au sein de la Marine, un important courant en faveur d'une dévolution complète de la défense côtière à son profit¹⁰⁰. Cette « offensive » navale ne débouche sur aucune modification importante, la réforme de 1904, dont on pouvait espérer qu'elle dénouerait la situation, accroissant bien au contraire les embarras, les lenteurs et les troubles¹⁰¹.

La menace récurrente des descentes et des bombardements navals anglais en Normandie, en Bretagne, mais également en Méditerranée, imposa, dès la fin du XVII^e siècle, de préciser les orientations que l'on avait retenues, les décennies précédentes, pour faire pièce aux attaques espagnoles, barbaresques et anglo-hollandaises¹⁰². Le principe constant fut de privilégier la défense fixe des côtes, des ports et des arsenaux maritimes par un front de mer, c'est-à-dire un écran d'ouvrages détachés – batteries maçonnées, tours, redoutes, fortins et forts – afin de commander les plages proches et les entrées des ports. Il s'agissait également de contrer une colonne marchant avec du canon. Brest, comme Rochefort et Toulon, puis Cherbourg au XIX^e siècle, furent ainsi dotés d'enceintes, associées ou non à une citadelle (Brest). À ces fortifications côtières et portuaires s'ajoutait une défense mobile terrestre – camps volants, unités de cavalerie – et des mesures navales de surveillance et de contre-offensive. Efficaces contre des

97 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications*, op. cit., p. 201-202.

98 SHD/T/V, 7 N 1890, Commandant Berrot, *Note sur l'organisation de la défense des côtes*, 11 mai 1899.

99 *Ibid.*, Général de Miribel, *Note du général de Miribel relative à la question de la défense des côtes*, 24 février 1888.

100 SHD/M/V, 190 GG² 33, Déposition du vice-amiral de Cuverville, préfet maritime de Cherbourg, devant la délégation de la commission extra-parlementaire à Cherbourg, 21 septembre 1894.

101 Patiens, *La Défense nationale*, op. cit., p. 14-21. Il faut attendre 1913 pour voir la Marine recevoir la direction opérationnelle des bases navales de Cherbourg, Brest, Toulon et Bizerte, première étape d'une dévolution retardée par la Grande Guerre.

102 Jean-Pierre Bois, « Principes tactiques de la défense littorale au XVIII^e siècle », dans *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, Comité des travaux historiques et scientifiques, 2002, p. 53-65.

ouvrages de second ordre¹⁰³, ni les attaques navales ni les opérations amphibies n'ont généralement réussi à détruire voire à infliger des dommages sérieux à un port-arsenal. Pour autant, il manqua aux côtes françaises de l'Ancien Régime le bouclier le plus utile : une prééminence navale globale et durable.

Durant le Premier Empire et les premières décennies du XIX^e siècle, l'influence des réformateurs et des innovateurs des dernières années de l'Ancien Régime se fait sentir. Pour interdire l'accès à l'île d'Aix, le gouvernement engage la construction d'un gros ouvrage annulaire elliptique sur un banc de sable, le futur fort Boyard. Sur l'île de Saint-Marcouf, au large du Cotentin, comme sur l'estuaire de la Charente sont construits des ouvrages circulaires¹⁰⁴. Il ne s'agit pourtant ici que de variations techniques sur une même trame stratégique : compenser une infériorité navale globale qui expose les côtes et les ports. Sous le Premier Empire, comme par le passé, la fortification maçonnée et l'artillerie forment le socle de la défense portuaire. Aux grands ouvrages, capables de résister aux bombes, sont associées des centaines d'unités secondaires qui poursuivent la tradition des tours-réduits de l'âge moderne¹⁰⁵. Avec quelques améliorations dans les tirs courbes à longue portée, l'artillerie de côte demeure le bras armé de cette défense fixe à laquelle est ponctuellement associée une défense mobile navale – les canonnières – renforcée le long des côtes, par les feux de l'artillerie à cheval¹⁰⁶.

Confrontées, à la fin de 1840, au risque très réel d'une guerre générale menaçant les frontières terrestres et maritimes de la France, les autorités ordonnent une inspection systématique des littoraux pour redéfinir les règles et les pratiques de la défense des côtes. Le ministère de la Guerre (ou « La Guerre ») réunit, le 11 février 1841, une commission interarmes sur le sujet des frontières maritimes, dont les premiers travaux sont complétés, au second semestre de 1841, par cinq commissions mixtes locales chargées d'une

¹⁰³ Si un vieil adage voulait qu'un canon à terre en valait dix en mer, les combats opposant les ouvrages littoraux de second rang aux navires de ligne comme aux frégates montrent la fréquente supériorité de ces navires dont les bordées (20-45 canons) et les tirs de mousqueterie font vite taire les batteries découvertes : Yann Lagadec et al., *La Bataille de Saint-Cast*, op. cit., p. 122.

¹⁰⁴ Nicolas Faucherre, *Bastions de la Mer. Le guide des fortifications de la Charente Maritime*, Chauray-Niort, Patrimoines médias, 1998 ; Philippe Prost, *Les Forteresses de l'Empire. Fortifications, villes de guerre et arsenaux napoléoniens*, Paris, Éditions du Moniteur, 1991, p. 160-162.

¹⁰⁵ Chef d'escadron F.-J. Delauney, *Napoléon et la défense des côtes*, Paris-Nancy, librairie militaire Berger-Levrault et C^e, 1890, p. 60-66 ; Nicolas Faucherre, *Bastions de la Mer*, op. cit., p. 21, 31, 59, 64-65 ; Philippe Prost, *Les Forteresses*, op. cit., p. 119-120.

¹⁰⁶ F.-J. Delauney, *Napoléon*, op. cit., p. 42-44.

reconnaissance complète des littoraux métropolitains et corses¹⁰⁷. De l'avis général, le succès d'un bombardement contre les bases navales n'est pas douteux bien que Rochefort soit moins exposé que des ports de mer aussi ouverts sur le large que Cherbourg. Il faut donc prévenir les effets des feux courbes (bombes de mortiers) par des ouvrages maçonnés et contrebattre les tirs adverses par une artillerie de côte mixte associant le mortier de côte, le canon lourd et le canon obusier. Les rapports d'inspection de 1841-1843 vont également dans le sens d'une simplification des armements et d'une concentration des moyens au profit des ports militaires¹⁰⁸.

Le 27 mai 1841, trois pièces sont désignées pour former toute l'artillerie de côte : le canon long de 30 livres (16 cm), l'obusier de 22 cm et le mortier de 32 cm¹⁰⁹. Le tir à boulets rouges est supprimé, mais garde longtemps des avocats¹¹⁰, ce procédé étant en revanche maintenu en Grande-Bretagne avant la guerre de Crimée¹¹¹. Après 1856, on intègre aux « calibres de côte » les nouveaux canons de 30 rayés. La concentration des moyens défensifs autour des ports militaires forme le second volet des mesures adoptées au lendemain de la guerre de Syrie. À Toulon, on construit le fort du Grand Saint-Antoine sur la pente ouest du mont Faron, et l'on remodèle d'anciens ouvrages comme la batterie du Cap Brun¹¹². À Rochefort, port militaire secondaire, le ministère de la Guerre ordonne, en 1845, la création d'un second étage de feux sur le fort Énet qui barre l'accès à la rade de l'île d'Aix¹¹³. C'est enfin le projet du fort Boyard que la crise de Syrie relance. La batterie littorale du château de Fouras, d'où Napoléon avait quitté la France pour toujours, le 8 juillet 1815, est casematée en 1847-1848. Parallèlement, le fort de l'île Madame est l'objet de gros travaux pour y accueillir 250 hommes. Cherbourg, symbole des ambitions navales de la France

107 Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée (1912-1931) ou le bouclier de Neptune. La renaissance de la fortification côtière à l'expérience de la Grande Guerre – Le cas méditerranéen*, thèse d'histoire, Institut d'études politiques de Paris, 18 mars 2011, p. 70. Nous remercions M. Saffroy d'avoir bien voulu nous communiquer son travail doctoral qui doit être publié prochainement.

108 Carole Espinosa, *L'Armée et la ville*, op. cit., p. 135-138.

109 H. J. Paixhans, *Nouvelle Force maritime et application de cette force à quelques parties du service de l'armée de terre*, Paris, Bachelier, 1822, p. 420 ; Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée*, op. cit., p. 72, n. 149.

110 Nicole Le Pourhiet-Salat, *La Défense des îles bretonnes*, op. cit., p. 114. ; Guillaume Lécullier, « Fortifications littorales : les réduits de batterie de côte modèle 1846 ou modifié 1846-1861 et casernes défensives », 2004, 8 p. (notice électronique disponible sur le site patrimoine.<region.bretagne.fr>).

111 NA, WO 33 / 19, *Report of a Committee of Officers on coast defences*, 17 février 1853.

112 M. De Bon, *Les Ports militaires de la France-Cherbourg*, Paris, Challanel-Arthus Bertrand, 1867, p. 42.

113 Face au fort Énet, un projet de batterie est adopté en 1846, afin de prévenir tout débarquement sur l'île d'Aix.

depuis le règne de Louis XVI, fait également l'objet de gros travaux défensifs. Dès 1838, on arrête pour Cherbourg le plan définitif des fortifications qui reçoit, le 25 juin 1841, une enveloppe de 8 millions de francs. Ces crédits permettent de mener à bien la construction d'une enceinte de sûreté bastionnée autour de l'arsenal, d'achever les ouvrages commandant les rades et de disposer d'ouvrages détachés sur les hauteurs et les abords côtiers du port militaire : les forts Sainte Anne, d'Octeville, Descouplets, du Roule, de Querqueville et celui des Flamands. Financé par la Marine, le fort Chavagnac, commencé en 1854, consolide les défenses occidentales de la rade, tandis que la défense immédiate de l'arsenal est consolidée par le grand cavalier du Homet. En dépit de ces travaux, la guerre de Crimée introduit une forme de crise de confiance, brève mais assez forte, dont on retrouve l'écho en Grande-Bretagne.

Au lendemain de ce conflit, les écrits des meilleurs experts français et britanniques – Bartholomew James Sullivan et Richild Grivel – et les rapports des comités interarmes s'accordent, avec quelques nuances, sur les forces nécessaires pour détruire un grand arsenal et les modalités opérationnelles d'un assaut. En 1855, la destruction de Sweaborg et de Kinburn préfigure, de l'avis général, l'emploi combiné de batteries cuirassées et de canonnières, chargées de pilonner, à courte distance, les ouvrages ennemis, tandis que les bombardes doivent accabler de leurs feux courbes la place ou l'arsenal¹¹⁴. L'artillerie en casemates dans les ouvrages maçonnés ne paraît pas capable de contrer une telle flottille de siège manœuvrant sous la protection d'une escadre de vaisseaux et de frégates. Jouissant d'une solide réputation, l'*United Service Journal* décrit en ces termes la force nécessaire pour anéantir, l'un après l'autre, les arsenaux océaniques français :

Cette flotte devrait être formée de 6 vaisseaux à hélice, de 8 frégates, de 10 sloops à vapeur, de 10 batteries cuirassées, de 40 canonnières et de 40 bombardes. [...] Après avoir bombardé Cherbourg durant quatre ou cinq jours, la flotte de bombardement reviendrait s'approvisionner et se refaire à Plymouth et à Portsmouth, avant de rallier Brest et l'inonder de boulets, d'obus et de fusées, puis infliger les mêmes dégâts à Lorient et Rochefort¹¹⁵.

Quelle riposte opposer à cette flottille de siège ? À Cherbourg, la largeur des passes, de part et d'autre de la digue centrale, inquiète ceux qui imaginent les ravages que pourraient commettre des navires cuirassés qui frapperaient le port

¹¹⁴ NA, ADM 1 5682, Rapport du colonel St. George, du lieutenant-colonel Harness et du capitaine de vaisseau Ryder, communiqué à l'Amirauté le 24 mai 1857.

¹¹⁵ Theseus, « The proper strength », art. cit., p. 542.

avec des bombes et des roquettes¹¹⁶. Examinant, en 1857, les chances de succès d'une attaque combinée contre la base normande, le commandant de la station navale de Granville préconise le blindage des ouvrages maçonnés et l'emploi de canons rayés sur les batteries de la digue afin de tenir à distance les bombardes. Enfin, « si quelques bâtiments blindés franchissaient les passes pour se placer à petite distance des ouvrages intérieurs », le vaillant officier propose de s'en rendre maître à l'abordage¹¹⁷. Le propos illustre bien la compréhension d'une donnée nouvelle dans la guerre côtière : la profondeur. C'est désormais sur une distance de plusieurs milles marins que se joue l'attaque d'une forteresse dont la vulnérabilité est très grande face aux feux courbes. Placé au sein d'une commission d'experts sous la direction du maréchal Niel, l'amiral Bouët-Willamez ne doute pas, en février 1861, de la totale « impunité » d'une attaque menée par des frégates cuirassées depuis la baie de Nacqueville à l'ouest de l'arsenal.

110

Alors même que les Français étaient les seuls sur le Continent, à savoir et à pouvoir mener ce type d'opérations, l'assaut naval contre les côtes et les ports militaires britanniques demeurerait plus que jamais une option inenvisageable ou réduite à sa plus petite expression, soit la diversion soit la descente mineure.

La sécurité de Cherbourg anime bien certains projets de frappe préventive contre les îles Anglo-Normandes, places d'armes supposées des escadres et des flottilles de siège anglaises. On en trouve ainsi l'évocation dans un rapport naval de 1857¹¹⁸. Par exemple, le commandant du *Cuvier* propose, le 30 janvier 1866, de mettre à terre un corps de débarquement dans l'île d'Aurigny où, protégés par les feux d'une escadre cuirassée, ces hommes pourraient atteindre le fossé du fort Albert. « Je ne vois pas bien cependant » poursuit l'officier évoquant le succès de l'entreprise, « ce qui empêcherait des navires armés de mortiers, appuyés par la présence d'une escadre, de venir se placer près des terres et d'envoyer des bombes au fort Albert et au château de Longy [...] à l'abri des feux des ouvrages n° 15 et n° 16 »¹¹⁹. Mais Portsmouth ? Mais Chatham ? Les premiers cuirassés armés de pièces rayées permettent, peut-on lire en 1863, d'envisager l'attaque

116 Lieutenant de vaisseau Arpin, *Rapport*, Décembre 1856, cité par F. Renet, *Le Système défensif*, op. cit., p. 120.

117 SHD/V/M, BB 4 1034, Commandant de la station navale de Granville, *Sur l'état des travaux dans les îles anglaises de la Manche*, 18 octobre 1857 ; F. Renet, *Le Système défensif*, op. cit., p. 121.

118 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de l'*Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

119 *Ibid.*, *Aviso le Cuvier* au commandant en chef de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

des principaux arsenaux maritimes comme Portsmouth « sans courir [...] de très grands risques »¹²⁰. On chercherait vainement dans les archives navales la preuve d'une réflexion commandée ou menée par le commandement sur une frappe portuaire majeure, une forme de *Portsmouth Strategy*¹²¹. Jamais, même quand ils disposèrent d'une relative parité régionale et technique (1859-1863), les marins français ne purent en effet envisager une doctrine du raid à grande échelle contre l'Angleterre. Attaquer quelques bases mineures comme le port de Longy et canonner des ports marchands, sans doute, s'il faut en croire le rapport Hamelin en 1857, mais guère plus. Pour une part, cette réserve prouve l'efficacité dissuasive des travaux défensifs menés dans les îles Anglo-Normandes et sur la côte sud de l'Angleterre depuis le milieu des années 1840. À la fin des années 1850, l'obtention de crédits exceptionnels pour la modernisation des arsenaux insulaires – la « *brick and mortar policy* » palmerstonienne – a profondément marqué une opinion française, également surprise par l'ampleur du mouvement des Volontaires¹²². En 1857, le commandant de l'*Antilope* n'imaginait de succès possible contre l'île d'Aurigny qu'au tout début d'une guerre, pour conclure : « la meilleure réponse à faire à cette espèce de défi de l'Angleterre, c'est de mettre Cherbourg à l'abri de toute insulte »¹²³. Neuf années plus tard, le commandant du *Cuvier* décrit la rade de Braye (Aurigny) comme « une position véritablement formidable » avec ses 200 canons et ses 18 ouvrages¹²⁴. Les défenses de Jersey apparaissent également comme très fortes et l'objet d'incessantes et coûteuses améliorations pour enlever toutes les chances de succès à une simple descente comme celle tentée en 1780. Brossant, en 1877, le tableau des défenses maritimes européennes, le vice-amiral Touchard vante l'excellence des ouvrages fortifiés portuaires anglais et souligne la puissance des moyens navals déployés dans les eaux britanniques¹²⁵. Pour une Marine française aux moyens budgétaires et matériels limités, le risque d'engager de précieuses ressources pour un gain

120 Xavier Raymond, *Les Marines de la France et de l'Angleterre depuis 1815*, Paris, Hachette, 1863, p. 265.

121 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, op. cit., t. 2, p. 713-721, p. 1079.

122 Autorisée en mai 1859, cette force rassembla en moins d'une année plusieurs dizaines de milliers d'hommes, le plus souvent issus de l'artisanat, de la classe ouvrière et des classes moyennes. Cette armée territoriale, conçue pour épauler l'armée régulière en cas d'invasion, démontrait, aux yeux de ses membres et des élites britanniques, la vigueur du patriotisme insulaire, la fermeté du loyalisme monarchique et la cohésion sociale de la nation : Hugh Cunningham, *The Volunteer Force. A Social and Political History 1859-1860*, London, Croom Helm, 1975, p. 5-18.

123 SHD/M/V, BB 4 1034, Commandant de l'*Antilope* au ministre de la Marine et des Colonies, 18 octobre 1857.

124 *Ibid.*, Commandant de l'avisos le *Cuvier* au commandant en chef de la division navale du littoral Nord, 30 janvier 1866.

125 Vice-amiral Touchard, « La défense des frontières maritimes », art. cit., p. 14.

incertain paraît donc bien trop grand. La sauvegarde de la flotte prime ici sur sa finalité dissuasive même. C'est donc bien sur les côtes de France que se décide la « *Cherbourg Strategy* ».

D'UNE RELATIVE CONFIANCE (1860-1881) À UNE VISION PESSIMISTE D'UN CHERBOURG
« OUVERT À TOUTES LES SURPRISES » (1882 -1898) :

112

L'espoir que la défense portuaire pourrait être renforcée sur mer et sous les eaux portuaires naît opportunément de l'utilisation d'armements et de procédures employés durant la guerre de Crimée et la guerre civile américaine. Refusant d'engager une stratégie de guerre d'escadre et de course, la Russie mouille dans la Baltique des mines à percussion tout en barrant les rades de Sébastopol et le détroit de Kertch d'obstructions semi-immergées. Ces dispositifs frustes, que les Confédérés déploient également dans leurs eaux côtières et fluviales durant la guerre de Sécession¹²⁶, retiennent progressivement l'attention des experts européens qui surestiment l'efficacité dissuasive et la commodité de ces armes : « S'il est une vérité incontestable depuis la guerre d'Amérique », écrit Richild Grivel en 1869, « c'est que tout port de mer, menacé par des forces prépondérantes, n'a pas de plus facile moyen de défense que les obstructions et les torpilles »¹²⁷.

Dès la fin des années 1860, l'emploi combiné des armes sous-marines et des flottilles navales devient un axiome de la défense portuaire. Les mines et les estacades donnent en effet plus de profondeur à la défense fixe et peuvent, par leur simple déploiement au sein des rades militaires, ralentir une attaque¹²⁸. À ces défenses sous-marines sont associés des moyens navals spécialisés : les batteries flottantes, les *monitors*, les navires béliers des classes *Cerbère* et *Taureau*, les chaloupes canonnières, enfin les torpilleurs, armés initialement de « torpilles à hampe »¹²⁹ (1861-1865), puis de torpilles automobiles. À l'artillerie de côte revient le soin de faire rebrousser chemin à une escadre hostile. Cette combinaison d'armements n'est pas remise en cause les décennies suivantes,

¹²⁶ Frédéric Saffroy, *Défendre la Méditerranée*, op. cit., p. 88.

¹²⁷ Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 41.

¹²⁸ NA, WO 33 8, Général J. F. Burgoyne, *Memorandum on Floating Defences*, 20 août 1856 ; Richild Grivel, *De la guerre maritime*, op. cit., p. 130.

¹²⁹ Comme le nom du procédé l'indique, on équipe l'avant d'un canot à moteur d'une hampe dont la tête est constituée d'un cône bourré d'explosif que l'on fait exploser par contact sous la ligne de flottaison d'un navire ennemi. Ces procédés rustiques, mais alors totalement dépassés, font encore merveille entre les mains des Français durant la guerre contre la Chine en 1884-1885.

tant en France qu'à l'étranger. Si les navires béliers disparaissent de la panoplie défensive, la défense navale ou « mobile » des grands ports de guerre prend, à la fin du siècle, une importance croissante. Au 1^{er} juin 1898, la défense mobile navale de Toulon aligne ainsi vingt-cinq bâtiments armés dont un contre-torpilleur, onze torpilleurs, cinq vedettes et une flottille de chaloupes à vapeur¹³⁰.

Cette conjugaison de moyens, anciens, renouvelés et inédits, renforce le crédit militaire des ports-arsenaux tant en France qu'outre-Manche, même si cette confiance reste relative. La construction d'une ligne ferroviaire littorale entre Cherbourg et Brest fait ainsi préconiser un tronçon intérieur, moins exposé à un coup de main¹³¹. En outre, les progrès de l'artillerie navale¹³² et la mise au point de cuirassés d'attaque portuaire ne passent pas inaperçus¹³³. Les bombardements de Paris et de Strasbourg en 1870 permettent enfin d'imaginer les ravages d'une flottille de bombardes équipées de mortiers rayés géants. Ainsi, en 1883, avant la mise en place d'une défense mobile de torpilleurs et l'établissement d'une grosse artillerie de côte à La Spezia, les experts de l'Amirauté britannique ne doutent pas de pouvoir ravager ce port avec des mortiers lourds de marine, un jugement qu'un marin français avait exprimé en 1876¹³⁴. Pour autant, la défense des ports de guerre paraît avoir retrouvé un certain crédit dans le courant des années 1860 et 1870¹³⁵. En février 1861, un mémoire de l'amiral comte Bouët-Willaumez (1808-1871) tient le franchissement des deux passes de Cherbourg pour suicidaire. Pour appuyer cet avis, le rapport nomme les douze ouvrages commandant ces passages dont un, en outre, serait bloqué en temps de guerre. La dotation des ouvrages extérieurs, tel le fort de Querqueville, et des batteries de la digue paraît enfin former la plus efficace des parades contre les effets d'un bombardement naval à grande distance¹³⁶. Les expériences de torpillage menées à Toulon en 1866 font l'objet d'un article enthousiaste de *La Patrie*,

130 Takashima Tsutomu, *Histoire des fortifications*, op. cit., p. 48-50.

131 A. Chevrement, *Le Chemin de fer stratégique*, op. cit., p. 10-11.

132 John C. Paget, *Naval Powers and their Policy*, London, Longmans, 1876, p. 5.

133 Un officier de Marine, « Les forts de mer en 1867 », *Revue maritime et coloniale*, 1867, p. 745-763, loc. cit., p. 751.

134 En revanche, examinant la question du forçement du port, les experts y renoncent en 1886 devant la probabilité d'une contre-offensive de torpilleurs. Ils préconisent une action périphérique de canonnade des voies ferrées : SHD/M/V, BB 4 1450, *La Défense des côtes de l'Italie*, 1876 ; SHD/M/V, BB 4 1452, Lieutenant de vaisseau Ponthy, *Note sur les opérations que pourrait avoir à faire l'escadre d'évolutions au début d'une guerre avec l'Italie*, 7 novembre 1886 ; NA, ADM 231 1, *Italy Naval Dockyard Ports*, mars 1883.

135 F. Maubeuge, « Notes sur l'emploi de l'artillerie dans la défense des côtes », *Revue belge d'art et de sciences militaires*, 1881, p. 135-163 ; Jean Meyer, Martine Acerra, *Histoire de la Marine française*, op. cit., p. 232.

136 SHD/T/V, 1 M 1241, Amiral Comte Bouët-Willaumez, *Mémoire sur la vulnérabilité de la rade & de l'arsenal maritime de Cherbourg - Moyens d'y remédier*, février 1861.

repris dans une brochure qui tient pour nulles les chances d'une attaque contre le port de refuge de Saint-Malo « dont les chenaux étroits, parsemés sans doute à l'avance de ces terribles feux sous-marins » seraient un piège mortel pour les cuirassés ennemis¹³⁷. La confiance retrouvée ne repose pas seulement sur des considérations militaires. Alors que les grandes tensions franco-britanniques de l'après-guerre de Crimée s'apaisent après 1863, l'émergence de la Prusse et de l'Italie puis l'Année Terrible détournent l'attention générale vers les frontières terrestres. À ces causes générales s'ajoutent des facteurs techniques : l'achèvement d'un réseau ferroviaire cohérent entre les grands ports de guerre et Paris à la fin du Second Empire¹³⁸, mais également l'introduction puis la généralisation de la télégraphie aérienne intègrent désormais les bases navales ponantaises au dispositif militaro-politique de la France.

114

La réputation militaire de Cherbourg bénéficie de ce contexte favorable. Auteur d'une longue notice sur l'histoire du port normand, M. de Bon dénombre avec complaisance, en 1867, les ouvrages défendant les rades et l'arsenal qu'il tient pour inviolable¹³⁹. Face aux mines, aux obstructions, aux ouvrages non maçonnés et bien armés, le bombardement naval et toute descente restent en outre, plus que jamais, tributaires d'un travail de renseignement méticuleux et de longs préparatifs que des conditions climatiques imprévisibles peuvent contrarier. Outre-Manche, la certitude de briser les ports arsenaux français par une frappe navale s'estompe également dans les années 1860. Ami de Richard Cobden et de Michel Chevalier, et de ce fait peu suspect de gallophobie, Patrick Barry considère longuement cette question dans le livre qu'il consacre à la marine française en 1864. Alors que son front terrestre fait de Toulon un autre Gibraltar, les forts couvrant la rade, écrit-il, commandent ses parages et toute entrée de vive force mènerait à un échec : « Une attaque nocturne serait vaine. Les jours de Sidney Smith [le défenseur de Saint-Jean-d'Acre en 1799 et l'un des praticiens de la guerre de côtes] sont passés désormais [...] il faut hélas ! admettre que Toulon est imprenable »¹⁴⁰.

Restent les coups de main, mais dont on doute qu'ils soient bien efficaces contre un pays disposant d'un réseau de communications aussi étoffé et de

¹³⁷ A. Chevrement, *Le Chemin de fer stratégique*, op. cit., p. 8-9.

¹³⁸ L'interruption de la future liaison ferroviaire littorale entre Brest et Cherbourg, avance un de ses avocats, serait ainsi sans grand effet puisque les communications seraient maintenues par les lignes unissant Rennes à Lamballe et Rennes à Caen : A. Chevrement, *Le Chemin de fer stratégique*, op. cit., p. 12.

¹³⁹ M. de Bon, *Les Ports militaires de la France*, op. cit., p. 51-55.

¹⁴⁰ Patrick Barry, *The Dockyards, Shipyards and Marine of France*, London, Simpkin, Marshall and Co., 1864, p. 146-147.

troupes aguerries. Si l'on peut certes gêner les approvisionnements en charbon le long de la côte provençale en coupant la ligne Marseille-Toulon ou Toulon-Nice, il faut s'attendre, prophétise le même Barry, à une vive résistance¹⁴¹. Le même pessimisme enveloppe les considérations des experts de l'armée anglaise quand la dénonciation unilatérale russe des clauses navales du traité de Paris de 1856 fait examiner, en 1870-1871, les chances de succès de frappes navales en mer Noire¹⁴². Vingt années plus tard, alors que les autorités navales se savent en mesure d'infliger des coups décisifs aux arsenaux des puissances secondaires (Égypte, Italie) et d'incendier une partie des ports de commerce continentaux comme Marseille, Toulon apparaît toujours hors d'atteinte¹⁴³.

Cette confiance globale dans la sécurité des ports militaires nationaux s'effrite dans les années 1880, alors que les relations franco-italiennes et franco-britanniques se détériorent. Commentant la mise en chantier du *Duilio* et du *Dandolo*, un ingénieur des constructions navales y voit, en 1876, une donnée toute nouvelle puisque la marine italienne peut, avec ses futures unités, « opérer même à grande distance de ses côtes une attaque des établissements maritimes d'un ennemi »¹⁴⁴. Si les autorités navales négligent ce risque et ne perdent pas de vue l'intérêt de frappes navales anti-italiennes, l'isolement diplomatique de la France comme les contentieux coloniaux entre Paris et Rome coïncident fâcheusement avec la publication de certains essais particulièrement pessimistes.

Reprenant les inquiétants propos de l'amiral du Pin de Saint-André sur les défenses de Toulon¹⁴⁵, le vice-amiral Aube développe, en 1882, dans la *Revue des Deux Mondes*, un tableau sévère des ports militaires français. Si Brest et Toulon échappent dans une certaine mesure à ses critiques, Aube prophétise à Cherbourg comme à Lorient un nouveau désastre d'Aboukir, infligé soit par une escadre canonnant les ports depuis le grand large, soit par une flottille de torpilleurs¹⁴⁶. Traduit en anglais, et diffusé dans la presse spécialisée, cet essai ne dénonce pas tant les travaux militaires, qu'il décrit peu, que leur inutilité. Alors que les puissances européennes disposent à Nicolaieff, Chatham et Kiel de ports fluvio-maritimes, « inaccessibles aux thornycrofts les plus rapides et les plus subtils », Lorient et Cherbourg sont suicidairement exposés au large. Cherbourg, « ouvert à toutes les surprises », est « un nid à bombes et à obus ».

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 148.

¹⁴² Patrick Louvier, *La Puissance navale*, op. cit., p. 367.

¹⁴³ NA, ADM 231/1, *France South Coast Defences*, n° 4, juin 1883.

¹⁴⁴ Paul Dislère, *La Guerre d'escadre et la guerre des côtes*, Paris, Gauthier-Villars, 1876, p. 12.

¹⁴⁵ Amiral du Pin de Saint-André, *La Rade de Toulon et sa défense*, op. cit., 1881.

¹⁴⁶ Patiens, *La Défense nationale*, op. cit., p. 60-62.

« Les lueurs de l'incendie de Sweaborg, dès 1854, éclairent d'un jour sinistre le sort qui l'attend à la plus prochaine guerre maritime »¹⁴⁷. Privée des atouts géographiques qui favorisaient tant les autres puissances, la France doit, conclut Aube, disperser ses forces de haute mer dans les ports de refuge qu'abriterait un écran de torpilleurs et de canonnières¹⁴⁸. Excessivement pessimiste et contredisant ce que l'on peut alors lire sous la plume de militaires français¹⁴⁹, dans les revues étrangères comme dans les rapports navals britanniques¹⁵⁰, le propos de l'amiral Aube n'est pas exempt d'arrière-pensées corporatistes et politiques puisqu'il s'agit de convaincre l'opinion parlementaire de l'utilité de la base de Rochefort que l'on envisageait de fermer.

Bien qu'elles fussent vigoureusement débattues au sein de la Marine et malmenées par le résultat des grandes manœuvres navales de 1886, les thèses aubiennes affectèrent le jugement que l'opinion instruite porta, à cette époque, sur les frontières maritimes. Si les défenses de Toulon et celles de Brest paraissent bien à l'abri d'un raid¹⁵¹, l'ouverture de la rade de Cherbourg et l'absence de gros ouvrages couronnant cette base donnent alors du crédit à la thèse d'un port de guerre dangereux, « le seul au monde dont la destruction soit possible et même facile », écrit Gaston Moch en 1892. Dans les *Considérations sur la guerre navale dans la mer du Nord et la Manche*, qu'il signe le 16 juin 1886, le commandant Chasseriaud n'avait-il pas préconisé le démantèlement de l'arsenal pour convertir la rade artificielle en port de refuge et de concentration¹⁵² ? Les conclusions des manœuvres navales de 1893-1894 exposent les faiblesses du dispositif défensif : des torpilleurs de second ordre, manœuvrant mal et fatiguant vite¹⁵³, des projecteurs bien maladroitement employés, enfin une artillerie obsolète sur les digues. Il ne s'agit cependant pas de tares incurables. Quelques mesures de bon sens, telles que la concentration des torpilleurs et l'emploi des croiseurs en éclairage, pouvaient rendre à la place l'avantage

147 Amiral Aube, « La guerre maritime », art. cit., p. 341.

148 *Ibid.*, p. 336-337.

149 « La défense de nos côtes n'est pas compromise et ce n'est pas de ce côté là qu'est le danger pour la France » : SHD/T/V, 7 N 890, *Note du général de Miribel relative à la question de la défense des côtes*, 24 février 1888.

150 La destruction des points d'appui coloniaux ne fait aucun doute au milieu des années 1880 pour les experts de l'Amirauté, mais Toulon est jugé hors d'atteinte. Tout au plus peut-on envisager de bombarder les établissements industriels de Marseille : NA, ADM 231 1, *South Coast Defences*, 1883.

151 Lieutenant-colonel Hennebert, *La Guerre imminente : la défense du territoire*, Paris, Librairie des auteurs modernes, 1890, p. 188-189.

152 SHD/M/V, BB 4 1452, Capitaine de frégate Chasseriaud, *Considérations sur la Guerre navale dans la mer du Nord et la Manche*, 16 juin 1886.

153 SHD/M/V 190 GG 2 32, Capitaine de vaisseau Pillote au vice-amiral commandant en chef de la préfecture maritime de Cherbourg, 21 août 1894, n° 341.

tactique auquel pourtant la Marine ne croyait plus guère en 1898, le partage des responsabilités s'avérant un puissant facteur de démoralisation. C'est de cette crise de confiance dont témoigne le général Legrand-Girarde, un sapeur de la Maison présidentielle, scandalisé par les propos de l'amiral Touchard, préfet maritime, qui :

[...] m'a stupéfié en émettant l'idée que la ville devait s'attendre à voir débarquer une division anglaise le lendemain ou peut-être la veille d'une déclaration de guerre. Et comme j'exprimais timidement l'opinion que nos torpilleurs et la défense mobile et les sous-marins devraient nous garantir d'une pareille éventualité, il m'a répondu que leur action était nulle le jour et que la flotte anglaise dispose d'assez de destroyers pour les annihiler [...]. J'ai beau faire, je n'arrive pas à comprendre l'état d'âme des grands chefs de la Marine quand il s'agit d'apprécier la valeur de la flotte et son action possible contre celle des Anglais »¹⁵⁴.

Avec de fortes variations selon les périodes et selon les ports considérés, la « *Cherbourg Strategy* » fut bien tenue en France comme une option majeure de la Royal Navy en cas d'affrontement bien que les chances d'un succès britannique n'aient pas toujours paru certaines aux experts militaires. On peut bien parler ici de l'intériorisation d'une menace, qui fut entretenue par le souvenir des agressions passées, la prééminence technique insulaire, mais également l'aménagement des « ports de refuge » anglo-normands et la refonte des défenses de Portsmouth. Alors que les marins français sont, techniquement et tactiquement, les seuls à pouvoir mener contre les îles Britanniques une stratégie littorale d'une certaine envergure, ils réservent la guerre de côtes aux puissances continentales et n'ambitionnent que des entreprises mineures sur les côtes anglaises, laissant aux Britanniques, trop puissants sur mer et trop difficiles à frapper, l'avantage de déployer leur supériorité navale et logistique sur les côtes nationales.

154 Général Legrand-Girarde, *Un quart de siècle au service de la France, Carnets 1894-1918*, Paris, Presses littéraires de France, 1954, p. 450-455.

