



HAL
open science

“ Franchir la Manche ”

Nicola Peter Todorov

► To cite this version:

Nicola Peter Todorov. “ Franchir la Manche ”: Les projets de conquête des îles Britanniques depuis le XVII^e siècle. *Revue de Géographie Historique*, 2017, *Géographie historique et guerres*, 10, http://rgh.univ-lorraine.fr/articles/view/89/Franchir_la_Manche_les_projets_de_conquete_des_Iles_Britanniques_depu
halshs-01547169

HAL Id: halshs-01547169

<https://shs.hal.science/halshs-01547169>

Submitted on 26 Jun 2017

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.

« Franchir la Manche » - Les projets de conquête des îles Britanniques depuis le XVII^e siècle

Par Nicola Peter Todorov

Résumé : Depuis l'époque romaine, de nombreux projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques furent conçus et préparés par les puissances continentales, la France avant tout. La plupart échouèrent, accréditant l'idée d'une vocation maritime « naturelle » des Britanniques, source d'une invincibilité manifeste. Si on limite l'analyse des projets d'invasion aux trois derniers siècles, on doit cependant reconnaître le poids des facteurs géopolitiques des différentes situations historiques, qui font apparaître la domination maritime comme plus fragile que le plus souvent admise. Au contraire, les grands adversaires continentaux furent souvent empêchés de mettre au défi la marine britannique par des coalitions continentales, non exclusivement provoquées par les Britanniques, mais tout de même activement encouragées par les gouvernements anglais. Conscients de la puissance navale anglaise, ses adversaires continentaux inventèrent des stratégies que l'idée d'un simple bluff n'appréhende pas complètement. Les projets militaires français ont eu des répercussions sur l'aménagement du littoral, et ont influencé, à côté d'autres facteurs, la géographie du peuplement.

Mots-clés : envahir l'Angleterre, projets de débarquement, puissance maritime, guerre navale, géopolitique, aménagement côtier, géographie de peuplement

Abstract : From Roman times onwards, many plans and attempts to invade Britain have been conceived and prepared by continental powers, above all by France. Most of them failed, what supports the idea of a “natural” maritime vocation of the British, making them appear invincible. Restricting the analysis to the last three centuries, however, one cannot deny the importance of the geopolitics of each period, that makes the British command of the sea appear as less certain than often acknowledged. On the contrary, Britain's great rivals were often prevented from defying the Royal Navy by continental coalitions, that, even if not exclusively provoked by the British, were actively supported by several English governments. Conscious of Britain's sea power, her continental rivals invented strategies, not entirely comprehended by the term “bluff”. At any rate, the French military projects led to the creation of coastal infrastructures and equipment, influencing, among other factors, the settlement geography.

Keys words: invading England, landing plans, sea power, naval warfare, geopolitics, creation of coastal infrastructures, settlement geography

Longue de 500 km, large de 248 km au maximum et seulement 34 km au Pas de Calais, la Manche est devenue la frontière entre deux Etats territoriaux qui étaient, au XVIII^e et une partie du XIX^e siècle, les deux premières puissances économiques du monde. Dès le XVIII^e siècle, la rhétorique politique en faisait une frontière naturelle considérée, selon les objectifs des discours, tantôt comme déterminant une quelconque vocation anglaise pour la mer, tantôt comme facile à franchir¹. Des penseurs comme le célèbre théoricien de la contre-révolution Edmund Burke étaient bien conscients de l'étroitesse de la barrière physique que représentait la Manche et par là de la réalité d'une menace d'invasion, justifiant ainsi une intervention anglaise préventive dans les affaires intérieures de la France².

Que de nombreux contemporains de Burke n'aient pas considéré la Manche comme militairement infranchissable est démontré par le grand nombre de projets de débarquement conçus et, selon les cas, mis en œuvre. Encore en 1810, le Hollandais Gervais van de Graaf adresse au ministère de la marine de l'Empire français un mémoire contenant un projet de descente dont le réalisme serait « prouvé par 45 exemples » (à commencer par Guillaume le Conquérant)³. Vue sur le long terme, toutefois, la plupart des tentatives de débarquement aux îles britanniques échouèrent. Si l'on limite l'analyse aux époques modernes et contemporaines, on serait tenté de postuler une impossibilité structurelle d'envahir les îles Britanniques. Certains auteurs, comme le général Forray, se sont toutefois interrogés si certaines tentatives n'étaient pas « proches d'un possible succès »⁴. Identifiant huit conditions pour une conquête, qu'il juge difficiles à réunir, cet auteur insiste sur les conséquences géopolitiques considérables qu'a eues cet obstacle. Au moins cinq de ces conditions découlaient de la supériorité navale dont jouissait l'Angleterre au plus tard depuis les premières décennies du XVIII^e siècle. Dans l'analyse des causes de cette supériorité, les facteurs géopolitiques n'ont pas toujours suscité un intérêt égal des côtés de la Manche.

Une autre difficulté que comporte l'examen des facteurs des nombreux échecs d'organiser un débarquement en Angleterre est l'incertitude sur les véritables intentions des décideurs continentaux. Pour de nombreux préparatifs, l'hypothèse du « bluff » a été énoncée, sans forcément faire l'unanimité des analystes. Il reste en revanche plus facile à montrer que les conflits qui opposèrent l'Angleterre à ses adversaires continentaux contribuèrent à façonner la géographie militaire de la Manche, induisant à son tour une modification de sa géographie du peuplement.

Nous allons, après avoir étudié les continuités et ruptures géostratégiques entre le XVIII^e et XX^e siècle, analysé les objectifs des concepteurs de projets de débarquement, puis nous pencher sur l'utilisation militaire de la Manche et les conséquences de ses aménagements.

I. Continuités et ruptures géostratégiques depuis la fin du XVII^e siècle

1. La faiblesse relative des armées britanniques

Depuis la fin du XVIII^e siècle, l'Angleterre a émergé comme une puissance économique, relayant la puissance hollandaise, qui avait connu son apogée au XVII^e siècle. S'affirmant

¹ MORIEUX, R., 2008, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, p. 58-61.

² MORIEUX, 2008, p. 60.

³ Service historique de la défense (SHD), Marine, BB/3/350/127 sqq., 21 septembre 1810, dans la correspondance de Rosily avec Decrès.

⁴ FORRAY, G., 2010, *Les débarquements en Angleterre de César à Hitler*, Paris, Economica, p.

comme la première puissance navale au début du XVIIIe siècle, l'Angleterre, c'est-à-dire le Royaume-Uni, se livre avec la France ce qu'il est convenu d'appeler la Seconde Guerre de Cent Ans. Sa victoire à Waterloo en 1815 consacre sa suprématie maritime pendant un siècle, qui soutient son développement industriel et son expansion coloniale.

Mais cette puissance va de pair avec une relative faiblesse, réelle ou supposée, de son armée de terre face à ses rivaux continentaux, qui changent au cours de la période d'étude. Cette faiblesse relative militaire s'explique en grande partie par son poids démographique. Les hommes politiques, diplomates, militaires et géographes admettaient l'existence d'une certaine corrélation entre le nombre d'habitants et la force potentielle militaire d'un Etat.

Malgré la croissance démographique qu'a connue l'Angleterre depuis le XVIIe siècle, elle s'est trouvée face à des adversaires continentaux pesant d'un poids démographique plus lourds qu'elle. L'Angleterre, l'Irlande et l'Ecosse sont peuplées de moins de 10 millions d'habitants vers 1700⁵, la France d'environ 21 millions. Sous Napoléon, la France dans ses frontières de 1792 a une population de 29,5 millions d'habitants, son Empire à son apogée dépasse le nombre de 43 millions d'habitants, sans compter ses Etats alliés. L'Angleterre n'en a que 18 millions.

En dépit des facteurs politiques, comme la hantise de la société anglaise de voir une armée permanente devenir un instrument d'ambitions absolutistes de leurs monarques, l'Angleterre a soutenu un effort militaire comparable, voire supérieur à celui des grandes puissances continentales⁶. L'infériorité démographique allait donc se répercuter plus ou moins sur le plan militaire. Ainsi, au moment de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1689-1697), les effectifs de l'armée française s'élevaient à 340000 ou 420000 hommes, alors que l'armée permanente anglaise avait été portée à 40000 entre 1685 et 1688, mais les effectifs n'atteignaient que 30000 au début de la guerre de Succession d'Espagne, mais 75000 en 1711⁷.

L'importance numérique de l'armée britannique s'accroît au cours du XVIIIe siècle et surtout pendant la période napoléonienne en nombres absolus et relativement. Le Royaume finit par disposer d'une armée de terre digne d'une grande puissance continentale, mais l'infériorité numérique face à son adversaire continental principal demeure nette. Pendant les guerres avec la France révolutionnaire, consulaire et impériale, l'armée de terre britannique dépasse les 330000 hommes, ce qui hisse la monarchie au niveau des grandes puissances continentales, comme la Prusse de 1806 ou l'Autriche. Mais la plus grande puissance militaire du continent, la France de Napoléon, dispose de 600000 hommes directement, sans compter ces alliés, plus ou moins fidèles.

Le gouvernement britannique avait mis en place le volontariat dans la milice depuis 1794. Pour Napoléon, la valeur militaire de ces unités était faible. Pour certains historiens britanniques, comme Linda Colley⁸, l'engagement massif dans la milice est un signe de la consolidation de la conscience nationale au sein de toutes les couches de la population anglaise, unie face à un envahisseur potentiel. D'autres historiens ont insisté sur la diversité des motivations qui permet de douter du loyalisme des volontaires⁹. Quant à la volonté de résistance des Britanniques après l'effondrement de son allié français en mai-juin 1940, le commandement

⁵ BEAUVALET, S., 2006, « Les structures démographiques », dans Antoine, A., Michon, C., *Les sociétés au XVIIe siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes, PUR, p. 221-241, p. 226-227.

⁶ BREWER, J., 2002, *The Sinews of Power: War, Money and the English State 1688-1783*, Routledge.

⁷ LAGADEC, Y., 2006, « Les sociétés en guerre au XVIIe siècle », dans : Antoine, A., Michon, C., *Les sociétés au XVIIe siècle. Angleterre, Espagne, France*, Rennes, PUR, p. 471- 493, p. 472.

⁸ COLLEY, L., 1996, *Britons. Forging the Nation (1707-1837)*, Londres Vintage, p. 297 sqq.

⁹ Morieux, R., 2008, p. 146 sq.

allemand ne semble pas avoir pris conscience de la détermination avec laquelle la défense était organisée¹⁰, si jamais un débarquement avait réussi, aussi hypothétique qu'il fût.

2. La supériorité relative de la Royal Navy

Après le règne de Louis XIV, la marine britannique réussit à se hisser au premier rang européen, même si cette montée n'est favorisée au début que par le désintéret ou en tout cas le manque de compétition navals de ses adversaires, comme ce fut le cas des puissances navales traditionnelles, telles la France¹¹ et l'Espagne¹².

Cependant, le traumatisme de la guerre de Sept Ans conduit les gouvernements de Louis XV, puis de Louis XVI à mettre en œuvre un programme de construction naval et même d'entraînement de la marine par la pratique des escadres d'évolution. Des efforts de reconstitution de la marine furent aussi entrepris par l'Espagne. D'une manière générale, on a pu observer un phénomène de navalisation de l'Europe pendant les dernières décennies de l'Ancien Régime. Cette course à l'armement naval risque de mettre en cause la suprématie britannique. En 1777, l'Angleterre aurait disposé de 160 vaisseaux de ligne, la France de 71 et l'Espagne de 59. Après la guerre d'Indépendance américaine, les derniers gouvernements de la monarchie absolue et les premiers de la Révolution poursuivent l'effort de redressement naval¹³. Après 1815, la Royal Navy ne fut guère mise au défi tout le XIX^e siècle durant. Conscient de l'impossibilité de lui faire face immédiatement après l'humiliation de Fachoda, des militaires français revenaient aux vieux projets de Napoléon et du tsar Paul I^{er} en concevant une invasion de l'Inde depuis l'Asie centrale russe, appuyée sur une nouvelle ligne ferroviaire d'Orenbourg à Tachkent. Les gouvernements britanniques furent toutefois conscients des fondements véritables de cette supériorité et de leur fragilité, ce dont témoigne leur politique européenne.

Par conséquent, la diplomatie britannique s'est employée à tenir en échec les adversaires les plus dangereux. C'est la diplomatie de la « balance of powers » du XVIII^e siècle, qui a trouvé bien des prolongements après. Si l'affrontement franco-britannique est généralement présenté comme le choc de deux impérialismes¹⁴, le souci anglais d'empêcher l'affirmation d'une grande puissance continentale hégémonique survit largement à la chute de Napoléon alors que d'autres puissances prennent le relais de la France. Au congrès de Vienne, cette politique se manifestait par « l'entente » austro-franco-britannique motivée par l'inquiétude britannique d'une hégémonie russe, appuyée sur la Prusse. Des publicistes comme Robert Wilson agitaient l'épouvantail d'une domination russe sur le continent, influençant de la sorte durablement la vision anglaise de la Russie¹⁵.

La neutralité britannique en 1870 aurait été inspirée par la crainte, provoquée par des rumeurs savamment distillées par Bismarck, de voir Napoléon III mettre la main sur la Belgique¹⁶, et donc Anvers, la grande base navale de Napoléon I^{er}. L'émergence d'un géant

¹⁰ FORRAY, 2008, p.282 sqq.

¹¹ ACERRA, M., MEYER, J., 1987, *La grande époque de la marine à voile*, Ouest-France, p. 122 sqq

¹² Mühlmann, R., 1975, *Die Reorganisation der spanischen Kriegsmarine im 18. Jahrhundert*,

¹³ ACERRA, M., MEYER, J., 1988, *Marines et révolution*, Ouest-France

¹⁴ BERTAUD, J.-P., *Napoléon et les Français*, Paris, A. Colin, 2014, p. 178-180.

¹⁵ RESIS, A., Russophobia and the « Testament » of Peter the Great, 1812-1980, *Slavic Review*, 4/1985, p. 681-693, ici 685. L'auteur insiste sur l'effet de l'écrit WILSON, *A Sketch of the Military and Political Power of Russia in the Year 1817*, New York, 1817.

¹⁶ STÜRMER, M., *Die Reichsgründung. Deutscher Nationalstaat und europäisches Gleichgewicht im Zeitalter Bismarcks*, Munich, Deutscher Taschenbuchverlag, p. 74-75..

économique, démographique et militaire au cœur de l'Europe après 1871 est à l'origine du rapprochement franco-britannique, initié par Joseph Chamberlain, qui aboutit à l'entente cordiale. Après la défaite de l'Allemagne en 1918, la politique britannique vise à empêcher une hégémonie française en évitant un affaiblissement trop important de l'Allemagne. Après la fin d'une menace allemande en 1945, l'inquiétude britannique de voir s'entendre l'hégémonie soviétique à l'Europe, se manifeste par les activités de l'ancien Premier Ministre britannique Winston Churchill, cherchant à sensibiliser les Etats Unis et à consolider l'Europe « occidentale » par un rapprochement franco-allemand, qu'il préconise dans son discours de Zurich en septembre 1946. Si le Royaume-Uni a donc réussi à préserver sa suprématie navale pendant au moins deux siècles, ce ne fut que grâce à ses propres efforts d'armement naval ou encore que grâce à ses ressources maritimes. On ne peut guère non plus incriminer le manque de persévérance ou une quelconque incompréhension maritime naturelle de ses adversaires continentaux.

3. Le quasi-déterminisme continental français

Le 27 juillet 1810, au moment où il élabore son grand programme de redressement naval, Napoléon déclare :

« En temps de grande guerre la France ne peut rien sur mer ; elle doit se borner alors à avoir des escadres légères pour protéger son cabotage et pour le service de ses colonies. Mais c'est en temps de paix, ou de petite guerre combinée, que la marine peut développer ses moyens. Lorsque cette époque est arrivée, on ne peut pas désarmer entièrement et détruire les cadres des troupes de terre ; il faut les employer à fournir des garnisons aux vaisseaux et garder les côtes. Les garnisons peuvent même être composées d'hommes d'élite qui seront beaucoup plus utiles à bord que les troupes de la marine.¹⁷ »

Cette opinion, exprimée par Napoléon, reposait sur une expérience faite par lui-même depuis 1806 au plus tard. En réalité, l'incapacité de la France à mener une grande guerre continentale et, en même temps, à financer la reconstruction et l'entretien d'une marine capable de rivaliser avec celles de ses ennemis était un fait connu depuis longtemps. Déjà Louis XIV s'était vu confronté, pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, à la douloureuse nécessité de réduire ses ambitions maritimes face la menace continentale¹⁸. Le passage de la guerre d'escadre à la guerre de course à partir de 1693/94 s'explique donc essentiellement par des problèmes de financement d'une flotte dont l'entretien était peut-être plus coûteux que sa construction¹⁹. Contrairement à l'époque napoléonienne, où chaque nouvelle guerre continentale conduit à une coupe dans le budget de la marine ou en tous cas une réduction des dépenses initialement prévues, les ministres de Louis XIV obtiennent néanmoins des fonds importants après la Hougue (1694) pour maintenir les effectifs à un niveau élevé. Mais pour remporter une victoire décisive par la marine, il ne suffisait certainement pas de maintenir les effectifs. Il était nécessaire de les augmenter encore substantiellement pour avoir des chances plus sûres de contrecarrer l'action des flottes anglaises et hollandaises réunies. En effet, en 1695, la marine de Louis XIV aligne 108 vaisseaux, ses adversaires réunis 185. En 1700, de nouveau, la plus nombreuse individuellement, la Royale compte 118 vaisseaux de ligne, les

¹⁷ *Correspondance de Napoléon*, n°. 16727, « Note dictée en conseil d'administration de la marine », en date du 27 juillet 1810.

¹⁸ SYMCOX, G., 1974, *The crisis of French Sea Power, 1688-1697, from the guerre d'escadre to the guerre de course*, M. Nijhoof, p. 142 sqq.

¹⁹ MEYER, J., 1990, *Béziers*, (1690). *La France prend la maîtrise de la Manche*, Paris, Economica, p. 144

marines anglaise et hollandaise réunies 201 (115 navires anglais et 86 hollandais)²⁰. Et de ce point de vue-là, la priorité de la guerre continentale, ne fait pas de doute. Pour l'historiographie britannique, le contexte international a toujours été un facteur non négligeable à prendre en compte pour expliquer les défaites et victoires françaises. La guerre d'Indépendance américaine se solda par une défaite des Anglais qui n'avaient pas réussi à monter une coalition continentale contre leurs ennemis. Si certains historiens britanniques estiment que la guerre navale était perdue par la France lorsqu'intervint la capitulation des troupes anglaises devant Washington²¹, un lien entre les rythmes de lancement des constructions navales et les guerres continentales avait été constaté aussi par des travaux français, comme ceux de Martine Acerra²².

Même lorsqu'il se trouve au faite de sa puissance, entre 1810 et 1812, le Grand Empire est loin d'exercer une domination effective sur le continent européen. La défection potentielle d'un allié important suffirait à révéler la fragilité de la prépondérance française, tandis qu'une alliance entre deux grandes puissances, opposées à un bloc de deux autres, ne pourrait conduire qu'à une guerre continentale longue, coûteuse, à l'issue incertaine, et partant improbable. Par conséquent, la politique ultérieure de Napoléon consistait à trouver, parmi les grandes puissances européennes, un allié solide et durable, à la manière dont le renversement des alliances avait rapproché les Bourbons et les Habsbourg au XVIIIe siècle.

Plusieurs historiens ont fait de la modernité économique et surtout financière britannique un facteur explicatif de la victoire anglaise dans cette seconde guerre de Cent Ans²³. Ainsi, les Britanniques auraient dépensé trois fois plus d'argent pour la marine que Napoléon et ont réussi à financer, outre une armée toujours croissante, une partie de l'effort de guerre de leurs alliés continentaux. Cela n'aurait été possible que par une ponction fiscale inégalée en Europe et par l'endettement que seule l'économie la plus moderne de l'Europe aurait pu supporter. Il est vrai que, si l'on suit les estimations de PIB/habitants historiques, que l'écart se creuse au XVIIIe siècle entre la France et le Royaume-Uni, dont le PIB/habitants dépasse celui de la France de 37% vers 1700 et de 50% vers 1820. Mais dans un affrontement politique et/ou militaires, ce n'est guère le développement ou la « modernité », mesurés ici dans leur dimension économique – le PIB par habitant – qui sont décisifs, mais bien la production de richesses totale, celles qui constituent le fondement de la mobilisation militaire d'une société, qui devrait être prise en compte. De ce point de vue, la puissance économique de l'Europe napoléonienne dépasse nettement, celle des îles Britanniques et les territoires d'outre-mer contrôlés par l'Angleterre ne compensent pas le poids économique des territoires conquis et mis à contribution par Napoléon, dont le PIB est deux fois supérieur à celui du Royaume-Uni. Au contraire, l'engagement britannique outre-mer soit par la conquête des colonies de la France et de ses alliés, soit en combattant des princes indiens, soit pour le maintien des marchés anglais, immobilisait une proportion non négligeable des moyens militaires et financiers du Royaume-Uni. Ce qui peut faire pencher la balance économique comme militaire au profit des Anglais, c'est l'attitude des grandes puissances continentales telles la Russie et l'Autriche.

²⁰ LE BOUËDEC, 2006, « Les sociétés en guerre sur mer », dans : Antoine, A., Michon, C., *Les sociétés au XVIIIe siècle*, p. 494-502, p. 404

²¹ HARDING, R., *The Evolution of the Sailing Navy 1509-1815*, Basingstoke, Macmillan, 1995, p. 132: « Traditionnally, historians have seen bourbon intervention as the decisive factor in Britain's defeat. Unable to divert the attention of France and Spain by sponsoring campaigns in Europe, as she had done in every war since 1689, she was eventually ground down by naval activity which kept the rebellion alive. Currently, this view is much a matter of controversy. Daniel Baugh has shown that by 1782 Britain had won the war at sea, but the victory came too late. »

²² ACERRA, *Rochefort...*, p. 273-286

²³ BRANDA, P., 2007, *Le prix de la gloire. Napoléon et l'argent*, Paris, Fayard, p. 399-485.

Si l'on considérait l'affrontement de l'Angleterre avec ses grands adversaires continentaux comme une sorte de duel, on négligerait le rôle des différents contextes géopolitiques, qui interdisaient aux grandes puissances continentales de consentir durablement les efforts nécessaires à la création de forces navales capables de défier sérieusement la Royal Navy. Les projets et tentatives de débarquement traduisent dans une certaine mesure la conscience de cette infériorité.

II. Les stratégies continentales : simulacres ou projets d'invasion ?

1. Des tentatives isolées aux grandes opérations d'envergure

Malgré son infériorité numérique face aux marines anglaise et hollandaise, la marine de Louis XIV jouissait de l'avantage de ne pas avoir besoin de la coordination de deux forces différentes, qui s'étaient d'ailleurs livrées d'après combats pendant les guerres anglo-hollandaises. Le Roi Soleil misait sur le roi Jacques II chassé du trône par la Glorieuse Révolution en 1688. Lors de son débarquement à Kinsale (Irlande) le 5 mars 1689, Jacques II dispose même de la supériorité numérique – 24 vaisseaux, 6000 hommes sous le lieutenant général Châteaurenault qui combattent les 19 vaisseaux anglais (canonade). Un véritable débarquement en Angleterre ne semble pas avoir été conçu initialement au moment de Béziers (1690) seulement 2000 hommes étaient disponibles pour le débarquement. En même temps, les espoirs de Jacques II, vaincu à Boyne, se dissipèrent. Un véritable débarquement français avec 20000 hommes, qui devaient être embarqués à Saint-Vast la Hougue, sur l'escadre venue de Brest, la cavalerie et l'artillerie devant être embarquées au Havre. Mais la flotte française se trouva mise en minorité nette et fut vaincue à la Hougue (44 vaisseaux français 3000 canons contre 99 et 7000).

Les décennies suivantes furent plutôt caractérisées par des opérations ponctuelles allant de pair avec l'abandon de la guerre d'escadre, puis le déclin dramatique des effectifs français une soixantaine de vaisseaux en 1713, une vingtaine en 1720. Ainsi en 1708, l'expédition de Dunkerque vers Edimbourg, y arrive, fait demi-tour, de peur d'être encerclé par une escadre anglaise. En juin 1745, Charles-Edouard Stuart débarque en Ecosse, transporté par une frégate seulement. Après la guerre de Sept Ans, les projets et préparatifs de débarquement prirent une tournure plus systématique. Pour Sudipta Das, les projets de 1779, puis du Directoire et de Napoléon dériveraient tous d'un plan initial exposé par le comte de Broglie²⁴.

2. Le débat sur la sincérité des projets

Depuis longtemps, les objectifs des préparatifs de débarquement aux îles britanniques font l'objet de débats. Lorsqu'on étudie l'historiographie des projets de débarquement français aux îles Britanniques conçus entre 1803 et 1805, donc avant Trafalgar, on se rend compte que les interprétations divergent. L'historien des projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques, le colonel Edouard Desbrière, doute que Napoléon ait jamais voulu descendre en Angleterre. Sa correspondance des années 1804 et 1805 est riche de contradictions: après avoir envisagé, en 1804, un déblocage général des ports de l'océan par l'escadre de Toulon, il veut tenter une invasion en Irlande par l'escadre de Brest, des opérations contre Sainte-Hélène et Guyane par celle de Toulon ainsi que des Antilles anglaises par celle de Rochefort. Puis, après l'entrée en guerre de l'Espagne à ses côtés, il reprend le projet de descente en Angleterre, ce qui

²⁴ DAS, S., 2009, *De Broglie's Armada, a plan for the invasion of England, 1765-1777*, Lanham, New York, p. 10-11.

ne l'empêche pas, à la fin de 1804, de projeter une expédition d'Inde partant avec 30000 hommes de Brest, Rochefort et Ferrol. Il ne s'y arrête pas, mais dans ses missions ultérieures, Villeneuve reçoit aussi l'ordre de prendre des établissements ennemis d'outre-mer. « Ainsi est-il permis », écrit Desbrière au terme du seul travail d'érudition mené sur le sujet, « de douter du but réel de ces préparatifs, quelque longs et dispendieux qu'ils aient pu être. Epouvantail pour l'Angleterre, avantage de politique intérieure et continentale à avoir une grosse armée prête. Peut-être est-ce tout ce que Napoléon voulut réellement²⁵. »

De pareilles idées ont été énoncées au sujet de certains projets et préparatifs conçus et mis en œuvre sous l'Ancien Régime. Ainsi, pendant la guerre de Sept Ans, Louis XV instruisait Conflans le 14 octobre 1759 de la manière suivante : « Je laisse à votre expérience et à votre courage de profiter de toutes les circonstances que vous croirez favorables pour attaquer les escadres qui tiennent les croisières d'Ouessant et de Belle-Île ». Il le laissait libre « de rentrer à Brest pour en ressortir aussitôt ou de continuer à tenir la mer » et maître d'aller vous-même prendre l'escorte de la flotte du Morbihan ». Mais il lui prescrivait « de ne point perdre de vue que le point principal de toutes vos opérations présentes doit être la plus grande sûreté de la flotte du Morbihan...»²⁶ Et le général Gilbert Forray écrit au sujet du projet de Choiseul du 14 juillet 1759 : « l'imprécision du mémoire dénote l'impréparation du projet notamment sur l'emploi des escadres [...] On peut se demander si, sans l'écrire, Choiseul ne pensait pas en fait à une campagne, l'année suivante, en 1760²⁷. »

Ces doutes pourraient s'expliquer si l'on admettait que l'objectif principal apparent ou proclamé n'ait été un moyen, qu'un outil des objectifs considérés comme secondaire. Ainsi l'auteur de *The Wooden World*, Nicholas Rodgers, peu suspect d'être un détracteur de la *Navy* et de son pays, relève les faiblesses de la marine britannique écrit au sujet des concentrations de troupes françaises dans la Manche :

« Néanmoins, la menace d'une invasion devait être prise au sérieux et la facilité avec laquelle les Français pouvaient immobiliser des forces navales importantes, simplement en rassemblant des troupes sur les côtes de la Manche fut l'une des faiblesses réelles de la Marine Britannique du XVIII^e siècle. Dépourvue d'une armée efficace ou du moins croyant d'en être dépourvue, plusieurs gouvernements successifs retirèrent une grande partie de la flotte dans la Manche dans des moments de crise, alors que les Français étaient capables de consacrer toutes leurs forces navales disponibles à l'offensive et souvent de prendre l'initiative face à un ennemi numériquement supérieur²⁸. » Il resterait à démontrer que les décideurs français ont effectivement raisonné ainsi.

3. « Mettre l'armée de terre en jeu » : la notion d'opération générale

Il existe dans la correspondance de 1811 du ministre de la marine Denis Decrès avec Napoléon un document intitulé « Observation sur la flottille »²⁹. L'auteur déclare :

²⁵ DESBRIERE, E., 1902, *Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques*, Paris 1902, vol. IV, p. 830

²⁶ Cité par FORRAY, G., 2010, *Les débarquements en Angleterre de César à Hitler*, Paris, Economica, p. 163

²⁷ Ibidem p. 162

²⁸ RODGERS, N.A.M., « Continental Commitment in 18th Century », in: FREEDMAN, L, HAYES, P., O'NEILL, R., *War, Strategy and International Politics*, Essays in honour of Sir Michael Howard, Oxford, 1992 pp. 39 -55, ici p. 52

²⁹ Sur ces projets de débarquement postérieurs à Trafalgar : TODOROV, N., 2016, *La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre. Le plan secret de Napoléon*, Paris, Vendémiaire, 2006, « Vaincre la mer par la terre. La pensée géographique et maritime de Napoléon », in : BOULANGER, Ph., NIVET, Ph., (sous la direction de) *La géographie militaire de la Picardie du Moyen Âge à nos jours*, Amiens Encrage, 2006, p.69-78 (version écrite d'une communication à la journée d'études *La géographie et le militaire*, tenue à Paris en juin 2003); « La Picardie dans le dispositif stratégique défensif et offensif de Napoléon », in BOULANGER, Philippe et NIVET, Philippe

« La France est obligée d'avoir 200000 hommes, qu'elle ne peut envoyer ni aux Indes ni aux Guyanes, ni en Italie. Quelques choses qui arrivent, il faut toujours qu'elle soit en état de réunir sur l'Escaut et le Rhin, 200000 hommes en cas de guerre avec l'Angleterre, c'est une force inutile; mais l'existence d'une flottille la met en jeu. L'expérience prouve que 40000 hommes campés sur les hauteurs de Boulogne et une flottille obligent l'ennemi à former des camps, à faire des fortifications de toute espèce et à tenir en réserve aux Dunes une escadre prête à s'opposer à celle de Brest, de Toulon ou de l'Escaut qui, échappant à leurs croisières, viendrait se présenter dans ces parages³⁰. »

Cette idée est clairement énoncée à plusieurs reprises par Napoléon entre 1806 et 1811 en rapport avec les réarmements successifs de la flottille de Boulogne en 1806, 1807/1808 et en 1811/1812. Simplement, ce que l'on pourrait appeler le « principe de la flottille de Boulogne » est étendu à d'autres flottilles construites face des territoires contrôlés par les Anglais : la Sicile, la Sardaigne, l'île de Helgoland. Une bonne partie des projets de débarquement français conçus au XVIII^e siècle pourrait s'expliquer par le souci d'immobiliser des forces navales anglaises dans la Manche afin d'obtenir une supériorité numérique locale sur d'autres théâtres d'opération, apparemment secondaire ou périphériques. Ainsi, en 1759, Choiseul projetait une attaque de la Jamaïque, anglaise, au moment des préparatifs de débarquement français.

Pour mettre en œuvre la stratégie de Napoléon, il fallait être capable de débarquer des contingents importants, et ceci était une constante de la période étudiée. La concentration de troupes avait déjà été utilisée pendant les guerres du XVIII^e siècle pour forcer les Anglais à garder en réserve en Manche des escadres importantes. Cette stratégie s'était révélée efficace. Il est possible que même en 1805, l'objectif principal fût d'immobiliser des forces ennemies en Manche. Mais en 1759 et en 1777, il suffisait de débarquer beaucoup moins de troupes qu'au début du XIX^e siècle. Or, l'embarquement d'une armée nombreuse constituait un problème de taille. Si on avait voulu transporter les troupes sur des vaisseaux de ligne, il aurait fallu 200 vaisseaux pour embarquer 100000 soldats. C'est-ce que dit Napoléon dans ses observations sur la flottille³¹.

Une flottille composée de bateaux de petit gabarit était plus facile à construire et à rassembler que des navires plus importants. Mais une telle flottille ne devait pas être trop éloignée du lieu de débarquement. Dans sa correspondance de l'année 1811 avec le ministre de la marine, Napoléon distingue nettement entre les flottes de transport composées de bateaux d'un gabarit aussi élevé que possible et dont la destination est assez lointaine et les flottilles servant à immobiliser des forces ennemies en menaçant des points proches (Boulogne, Messine, Hambourg).

Contrairement aux tentatives de débarquement entreprises sous l'Ancien Régime et notamment pendant la guerre d'Indépendance américaine en 1779 à partir de Saint-Malo, il fallait rapprocher la base de départ du corps expéditionnaire des côtes anglaises. C'est le général Bonaparte qui avait choisi Boulogne à la place du port du Havre pour accueillir 180 bateaux lors de son inspection des côtes de la Manche en février 1798³².

(sous la direction de), *La géographie militaire de la Picardie du Moyen Âge à nos jours*, Amiens Encre, p. 79-93, « Le redressement naval de Napoléon de 1810 à 1813 et la géographie maritime de l'Europe », *Cahiers du CEHD Géographie et Géographie historique*, no. 36 (2008), p. 137-170.

³⁰ Archives Nationales, Paris, AF/IV/1199/118, Observation sur la flottille.

³¹ A.N./AF/IV/1199, Observations sur la flottille.

³² DUPONT, M., 2000, *Les flottilles côtières de Pierre le Grand à Napoléon Ier*, Economica, Paris 2000, p. 165

III. L'aménagement militaire du littoral

1. L'effet des affrontements sur la géographie des aménagements.

L'intérêt porté à la fortification du littoral de la Manche semble être plus précisément corrélé avec à l'importance militaire changeante des différents ports. Renaud Morieux (Morieux, 2008) a pu ainsi observer, pour le XVIII^e siècle, un « basculement de la frontière militaire vers l'ouest », en comptant le nombre de mémoires rédigés au sujet de la fortification de la côte. Si la pacification des relations franco-hollandaises fait perdre à la mer du Nord son importance stratégique, le déplacement du conflit vers l'outre-mer favorise les ports de la Manche occidentale, plus propice pour intercepter des convois.

Du côté anglais, les ports militaires de la Manche occidentale et notamment celui de Portsmouth, connaissent un essor au détriment des ports anglais de la mer du Nord, ce qui s'explique aussi par la substitution de la France à la Hollande comme grande rivale maritime de l'Angleterre³³. Quant à la fortification de la côte anglaise, elle est plus tardive que celle de la France, qui, au XVIII^e siècle, n'aurait géré en grande partie que l'héritage de Vauban. La fortification des côtes anglaises de la Manche est consécutive aux grands préparatifs d'invasion français. Ainsi, la tentative d'une descente franco-espagnole sur Portsmouth en 1779 constitue le tournant de la politique de fortification anglaise, du moins en ce qui concerne les grands ports alors que pour voir la côte équipée plus systématiquement de *martello towers*, il faut attendre les années 1806 à 1812, soit les années après les célèbres projets napoléoniens de 1803 à 1805. Prenant les projets napoléoniens postérieurs à Trafalgar au sérieux, l'historien canadien Richard Glover a étudié la défense britannique après 1805. La mise en place de contre-flottilles et la fortification des côtes dès 1806 aurait condamné toute invasion à l'échec³⁴. Ces mesures montrent combien le gouvernement britannique se fiait à la maîtrise de la mer par la *Navy*. Du côté français, les ambitions militaires ont plutôt contribué à équilibrer le développement urbain côtier.

2. Boulogne et Cherbourg

Car dans le détail les préparatifs de débarquement français et les travaux de fortification qu'ils nécessitaient modifièrent bel et bien la géographie militaire de la Manche, induisant des mutations dans la géographie humaine du littoral français. Si l'imagerie de propagande des années 1803 – 1805 réduit la Manche à Douvres et Calais, les ambitions militaires de Napoléon conduisent à une recomposition au profit de Boulogne³⁵ et surtout de Cherbourg³⁶.

En réalité, l'effort de fortification est corrélé à l'importance militaire et surtout du matériel naval présent dans les différents ports. Concevant, en 1810, son plan de redressement

³³ RYAN, A.N. « The Royal Navy and the blockade of Brest, 1689-180 : theory and practice », dans: Acerra, M., Merino, J., Meyer, J., (dir.), *Les marines de guerre européennes XVII^e- XVIII^e siècles*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1985, p. 175-193, ici p.177

³⁴ GLOVER, R., 1973, *Britain at Bay, Defence against Bonaparte, 1803-1814*, Toronto, p.123

³⁵ BONIFACE, X., «La défense de Boulogne-sur-mer et ses fortifications de 1815 à 1940», *Bulletin de la commission départementale d'histoire et d'archéologie*, 2004

³⁶ LEPALLEY, R., 1990, *Le vieil arsenal de Cherbourg de 1793 à 1814*, Cherbourg..

naval, Napoléon prévoit que l'Angleterre pourrait essayer d'empêcher le développement d'une puissance maritime face à son île. A l'initiative de l'Empereur, on s'occupe des fortifications des ports, entre autres de celui de Cherbourg. Napoléon n'est pas content des projets qu'on lui soumet. Son analyse du problème montre à quoi il attache de l'importance:

« Si l'ennemi débarque avec une artillerie suffisante », dit-il, « il s'emparera en dix jours des forts, et il sera alors à même de bombarder le port. Un bombardement sera un grand mal. Mais, si l'ennemi est obligé de s'en tenir là, il aura manqué son opération [...] Ce n'est pas pour brûler les magasins et faire un dommage de 4 ou 5 millions que l'ennemi aura conçu une opération hasardeuse [...] Son but principal sera d'enlever ou de brûler avec la torche dix-huit vaisseaux de ligne, de brûler les magasins, de détruire le port [...] C'est contre ce second but de l'ennemi qu'il faut employer tous les moyens de l'art. On convient qu'on ne peut empêcher le bombardement si l'ennemi se trouve supérieur pendant quinze jours. Il faut faire une enceinte avec des contre-gardes et tous les moyens de l'art nécessaires pour qu'elle se défende au moins pendant quinze autres jours. Cela est très-important, autant il est probable que l'ennemi sera maître d'agir pendant quinze jours, autant il est probable qu'il ne le sera pas pendant un mois [...] ainsi aucun projet n'est admissible s'il ne donne le moyen de défendre les bassins pendant un mois³⁷. »

Napoléon ne craint donc pas une invasion; les armées de terre britanniques ne seraient, à long terme, jamais en état de se mesurer seules avec celles de la France; ce qu'il redoute, ce sont des expéditions qui tendent à détruire ses établissements maritimes en plein essor. Il ne sait que trop pourquoi, en 1809, les Anglais ont choisi Anvers pour débarquer leurs troupes pendant que l'armée française était occupée en Autriche. Il constate: « De toutes les opérations, la prise de nos ports et de nos chantiers est la plus attrayante pour les Anglais³⁸. » Ce n'est qu'en juin 1811, quand il s'agit de concentrer les escadres des ports de l'océan à Brest que Napoléon ordonne de réparer et approvisionner les quatre batteries construites en l'an XIII, ainsi que des travaux supplémentaires afin qu'elles soient à l'abri de toute surprise. Le seul vaisseau qui se trouve à Brest s'est avancé jusqu'à la Baie de Bertheaume. Un vaisseau anglais de 80 canons et une frégate vont à sa rencontre sans se laisser impressionner par les forts comme s'ils voulaient attaquer la division française au mouillage. Decrès en tire la conclusion que l'ennemi sait que les forts ne sont pas occupés³⁹.

Sur le « long » terme, c'est-à-dire depuis le XVII^e siècle, la hiérarchie démographique des villes portuaires françaises de la Manche a bien sûr connu des variations. Les fonctions militaires y ont joué un certain rôle à côté d'autres facteurs. Si l'on exclut Rouen, qui est un port de fond d'estuaire, Dunkerque domine la hiérarchie des villes du littoral au XVII^e siècle. Les projets de Napoléon et leur mise en œuvre font émerger deux villes portuaires de moindre importance : Boulogne et Cherbourg. Le rassemblement de la flottille, les travaux maritimes poursuivis après 1805, le transfert de la préfecture maritime, mais aussi ses fonctions de chef-lieu d'arrondissement font que Boulogne, qui avait déjà plus de 10000 habitants en 1801, éclipse Calais à cette époque, créditée de seulement 6500 habitants vers 1810⁴⁰. Le Havre n'a que 16000 habitants à cette époque, mais bénéficie de la présence d'un arsenal de la marine on y construit des frégates. Son essor ultérieur n'est pourtant guère déterminé par la fonction

³⁷ C.N., n°16728, note dictée en conseil d'administration de la marine, le 27 juillet 1810, il dit aussi : « rien n'empêchera de protéger aussi la ville, non contre un bombardement, elle n'en vaut pas la peine, mais pour empêcher l'ennemi d'y entrer. »

³⁸ D'après MASSON, Ph. et MURACCIOLE, J., 1969., *Napoléon et la marine*, p.312

³⁹ A.N./AF/IV/1208/2ème dossier/65, compte rendu de l'état des batteries de la Baie de Bertheaume, le 6 août 1811, sur un décret du 29 juin 1811, Cf.84, rapport du 14 septembre 1811

⁴⁰ PEUCHET, J., CHANLAIRE, P. G., 1811, *Description topographique et statistique de la France*, Paris, vol. 2, p. 41

militaire. Quant à Cherbourg, la ville avait de 6 à 7000 habitants à la fin de l'Ancien Régime et atteint 11000 en 1809, avant même que les travaux ne soient achevés et ne s'explique pas par la croissance démographique moyenne. Cherbourg est destiné à doter la marine d'une base navale dans la Manche et à épauler Brest. C'est d'ailleurs le point de rassemblement d'une flotte de transport, ayant pour destination immédiate les îles anglo-normandes, mais doit être capable de transporter des troupes en Irlande ou sur les côtes anglaises.

Les ponctions opérées par les défaites navales expliquent sans doute le recul des effectifs de l'inscription maritime à laquelle sont soumises les populations maritimes. A part dans le Finistère et le Pas-de-Calais, sans doute en raison de la flottille, les effectifs déclinent, entre 1804 et 1811, dans tous les départements de la Manche. Mais il est possible que l'administration maritime ait appliqué des critères plus stricte de recensement de marins, excluant certaines populations pratiquant la navigation intérieure.

Si la Manche fut donc difficile à franchir en partant du continent pendant la période d'étude, ce n'était donc guère à cause d'un obstacle physique infranchissable mais à cause de l'impossibilité des puissances continentales à se doter d'une marine capable de défier la Royal Navy, dont la supériorité numérique sur ses adversaires continentaux fut une constante de la période. Et cette incapacité n'était due ni à une vocation naturelle britannique pour la mer, ni à une supériorité d'un modèle anglais quelconque, mais résultait de l'impossibilité de financer à la fois une marine et une armée de terre capable de tenir en échec ses adversaires continentaux.