



**HAL**  
open science

## La guerre sur mer au vent de l'histoire

David Plouviez

► **To cite this version:**

David Plouviez. La guerre sur mer au vent de l'histoire. Agathe Euzen; Françoise Gaill; Denis Lacroix. L'océan à découvert, CNRS Editions, pp.134-135, 2017, 9782271116529. <halshs-03400148>

**HAL Id: halshs-03400148**

**<https://shs.hal.science/halshs-03400148v1>**

Submitted on 24 Oct 2021

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.



HAL Authorization

# 11. La guerre sur mer au vent de l'histoire

David Plouviez

## Qui peut faire la guerre sur mer ?

Indépendamment des aspects techniques qui déterminent les modalités d'action des forces navales au cours de l'histoire, la guerre sur mer est un engagement militaire qui nécessite un investissement humain, financier et matériel très important, aspects qui la distinguent de la guerre terrestre. Si certains affrontements navals n'engagent que quelques unités, les batailles décisives sont, au contraire, le moment d'une débauche de moyens. Par exemple, lors de la bataille d'Actium en -31 av. J.-C. (victoire d'Octave au large des côtes grecques), 700 à 900 navires et près de 200 000 hommes y ont probablement été engagés. Plus d'un millénaire plus tard, 440 navires et 40 000 hommes combattirent lors de la bataille de l'Écluse (victoire

anglaise en Flandres) en 1340, marquant ainsi le premier engagement naval important de la guerre de Cent Ans. Si les forces en présence diminuent progressivement ensuite, les progrès technologiques maintiennent le coût des flottes à des niveaux élevés. Les batailles contemporaines, comme celle de Navarin le 20 octobre 1827 (figure 1) oppose moins d'une centaine de navires et 30 000 à 35 000 hommes, tandis que le plus grand engagement de la Première Guerre mondiale au Jutland (en mer du Nord), entre le 31 mai et le 1er juin 1916, met en présence 149 bâtiments britanniques contre 99 allemands.

Dans le cas du rassemblement ponctuel d'une force navale ou, plus encore, de l'entretien d'une marine de guerre permanente à partir du XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle, il s'agit de mettre en œuvre des outils de financement idoines (fiscalité, prêts...), de mobilisation des hommes (recrutement des marins) et des savoir-faire (construction des navires, des infrastructures...), que seules certaines puissances peuvent se permettre. À bien des égards, la construction de l'État et la capacité d'entretenir une marine de guerre sont deux processus liés. En Égypte, les califes fatimides parviennent à développer une marine puissante aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles, en tirant partie des revenus des mines de natron pour payer les marins et en mettant en place le *Matjar*, un système complexe de taxation des produits vendus dans le pays par des marchands étrangers. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Royal Navy anglaise est bâtie sur une fiscalité similaire, reposant sur une imposition forte des Britanniques et un ensemble d'impôts et de droits de douane sur des produits ou des services de première nécessité et le commerce des denrées coloniales.

lit, prêts...), de mobilisation des hommes (recrutement des marins) et des savoir-faire (construction des navires, des infrastructures...), que seules certaines puissances peuvent se permettre. À bien des égards, la construction de l'État et la capacité d'entretenir une marine de guerre sont deux processus liés. En Égypte, les califes fatimides parviennent à développer une marine puissante aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles, en tirant partie des revenus des mines de natron pour payer les marins et en mettant en place le *Matjar*, un système complexe de taxation des produits vendus dans le pays par des marchands étrangers. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Royal Navy anglaise est bâtie sur une fiscalité similaire, reposant sur une imposition forte des Britanniques et un ensemble d'impôts et de droits de douane sur des produits ou des services de première nécessité et le commerce des denrées coloniales.

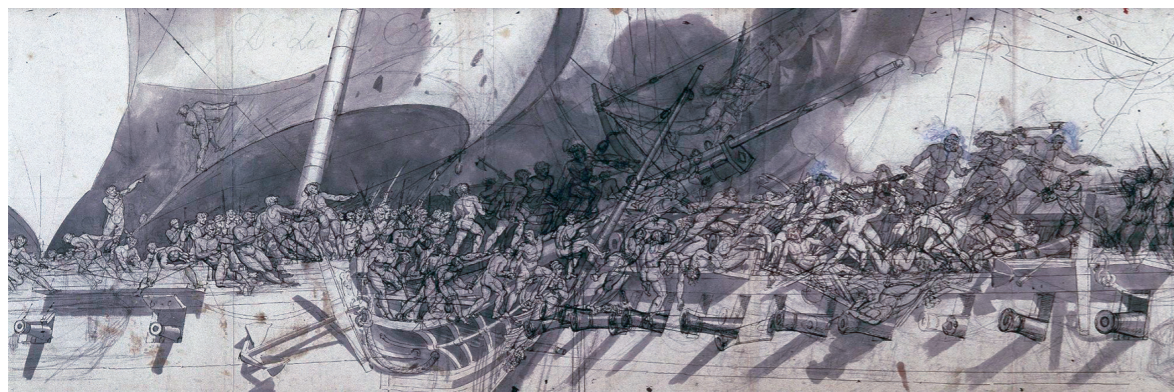


Fig. 1 – Combat de la *Bayonnaise* contre l'*Embuscade* (1798). © L.-P. CRÉPIN, dessin préparatoire, 1799. ■

## Un outil militaire de plus en plus complexe

La complexification progressive du navire de guerre, corrélée au contexte technologique et aux choix stratégiques et tactiques des commanditaires, explique cette sélectivité des puissances capables de protéger leurs littoraux et de se projeter outre-mer. Si des navires spécifiquement conçus pour la guerre ont marqué la période antique et médiévale, la spécialisation des bateaux de guerre n'intervient pas avant les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, avec l'introduction de la pièce d'artillerie. Le navire cesse d'être un outil d'éperonnage – même si cette pointe fixée sur la proue est de nouveau utilisée au XIX<sup>e</sup> siècle – et une plateforme transportant des hommes munis d'armes de jet, pour devenir un vecteur guerrier à part entière permettant un combat à distance et potentiellement plus destructeur. L'adaptation du canon au navire est un processus long qui débute au XV<sup>e</sup> siècle pour s'achever au XVII<sup>e</sup> siècle, qui consacre la spécialisation du navire de guerre en bois et à voile et la guerre d'escadre (groupe de navires sous les ordres d'un amiral) comme forme d'affrontement privilégiée. Jusqu'au XX<sup>e</sup> siècle, ce face à face de deux flottes ennemies apparaît comme récurrent et le moyen le plus rapide pour obtenir la maîtrise des espaces maritimes. Dans cette perspective, l'abordage, à l'image de celui de la *Bayonnaise* contre l'*Embuscade* en 1798 (figure 2), cède la place au canonnage de son adversaire. Les navires de guerre connaissent une amélioration constante avec l'apparition de la machine à vapeur, de l'obus explosif et du blindage, une nouvelle mutation favorisée par les progrès de la métallurgie de la seconde révolution industrielle. L'ingénieur français Dupuy de Lôme met en chantier la première frégate cuirassée à Toulon en 1858, la *Gloire*, une nouveauté reprise rapidement par le Royaume-



Fig. 2 – La bataille de Navarin. © I. AÏVAZOVSKI, 1846. ■

Uni et les autres puissances maritimes de l'époque, qui se lancent dans une course aux armements navals jusqu'à la Première Guerre mondiale. Ces évolutions accroissent considérablement les coûts de construction et d'entretien des navires et contraignent à disposer d'infrastructures en rapport : arsenaux, pour la construction, l'entretien et l'armement des navires ; et bases relais disséminées dans le monde entier pour assurer le ravitaillement et la réparation. Depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la possession d'empires coloniaux par les puissances européennes mondialise la guerre sur mer. Nonobstant, ces bouleversements technologiques ne modifient pas substantiellement les buts assignés aux marines sur le temps long. La légitimation de la possession d'une flotte de guerre se trouve dans sa capacité à protéger les littoraux contre une invasion, tout autant qu'à assurer le blocus des ports de son adversaire, à escorter les navires de commerce afin

d'éviter leur prédation et à assurer une projection de force en tout point du globe. Ces missions usuelles peuvent être renforcées par l'emploi de la guerre de course, qui consiste à déléguer à des entrepreneurs le soin de harceler les navires de commerce de son ennemi. Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale et l'apparition de l'arme nucléaire, l'ensemble de ces éléments a été remis en question. L'affrontement direct des flottes dans le cadre de la guerre d'escadre tend à disparaître au profit de marines composées de navires de moindre tonnage, capables d'intervenir rapidement sur des théâtres d'opération régionaux, afin d'assurer des missions de sécurisation et de protection (contre la piraterie, par exemple) ou de déployer des forces afin de rétablir la paix. En outre, les sous-marins des forces navales constituent désormais des vecteurs de la dissuasion nucléaire, grâce à leur furtivité et à leur large rayon d'action.

## Références bibliographiques

- O. CHALINE – *Les armées du Roi. Le grand chantier, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Armand Colin, 2016.
- J.-L. LENHOFF – *Les hommes en mer : de Trafalgar au Vendée Globe*, Armand Colin, 2005.
- G. LE MOING – *Les grandes batailles navales de l'histoire*, Marins Éditions, 2011.