

LES ESCADRES D'ÉVOLUTION A TRAVERS LES SIÈCLES

par

Jean MEYER

L'illusion qu'il suffisait de construire des navires et de recruter - le temps de guerre seulement, quelques exceptions mises à part - pour constituer une marine est l'une des plus tenaces qui ait existé en histoire.

Il n'est pas sûr qu'elle ne perdure encore, tant chez nombre d'hommes politiques que dans la grande majorité de l'opinion publique. C'est ne pas tenir compte d'un grand nombre de facteurs : usure rapide du matériel - et des hommes, donc nécessité de radouber, d'entretenir et finalement même souvent de reconstruire les navires, nécessité de disposer de systèmes d'armes susceptibles de se hisser au niveau de ceux de l'adversaire, de nos jours la nécessité permanente de "remettre à niveau" les systèmes d'armes périmés (et donc aussi de leurs servants) etc. C'est dire que le coût final d'un navire en fin de service (soit, en moyenne très approximative, de 20 à 25 ans) dépasse, et de beaucoup (sous l'Ancien Régime plus de 10 fois) la mise initiale. Ce qui explique l'échec final de tant de marines que les politiques qui les avaient créées pensaient avoir amplement dotées.

Le plus grave réside cependant dans l'énorme différence entre armées de terre et armées de mer. Il est évident que toutes ont besoin d'exercices dont les conditions d'exécution se rapprochent le plus possible des conditions réelles. Pour les armées de terre, les manœuvres, et très souvent les conflits localisés peuvent jouer le rôle de bancs d'essai, tant du matériel que des hommes les utilisant. Reste l'essentiel : sur terre, les conditions de terrain sont importantes : mais celui-ci, s'il se transforme, ne le fait que lentement, progressivement. Sur mer, l'élément liquide est en ébullition incessante. Sur terre, pas de mal de mer, et

les tempêtes elles-mêmes ne sont que l'un des éléments intervenant dans la manœuvre. Non qu'il s'agisse ici de minimiser en quoi que ce soit le rôle du brouillard, des orages, des pluies, des ouragans : ils peuvent intervenir dans la bataille de manière non négligeable. L'on attribue la défaite des armées féodales françaises de la guerre de Cent Ans, entre autre, au fait que les arbalètes des mercenaires gènois ont été détendues par la pluie, alors que les arcs anglais légers et de tir rapide, ne l'étaient pas, étant aisément protégés de la pluie. Sans compter que le terrain détrempe ne facilitait pas les chevauchées folles des lourds cavaliers nobles dans des vignobles déjà en eux-mêmes peu adaptés à des charges de cavalerie. Sans doute n'est-il pas de vignobles dans la mer ; ce sont hauts-fonds rocheux et bancs de sable qui peuvent les remplacer, d'autant plus dangereux que les uns sont mouvants, et tous couverts par les marées hautes. La mer est, au total, un champ de bataille pourtant autrement complexe que la terre, surtout pour les escadres d'avant le XVIIIe siècle, quand les grandes batailles se livraient à proximité des côtes, dans les golfes et les détroits, avec chacun, ses particularités. Certaines mers, comme le Pas-de-Calais, et plus encore le Sud de la Mer du Nord, sont de véritables chausse-trappe pour qui s'y aventure sans connaissances précises. De plus, il y a des mers difficiles, tant par les particularités qui viennent d'être évoquées, que par la fréquence et la violence des tempêtes. Ce qui explique d'ailleurs l'aptitude des Européens du Nord à s'accommoder de mers redoutables extra-européennes : difficile de faire plus dangereux que la Mer du Nord ou la Manche, avec les dénivellations de marnage importantes, la régularité des intempéries violentes, qui n'ont d'égaux que dans l'Océan glacial Antarctique, voire la mer du Japon, et, dans une certaine mesure, les Caraïbes pendant la saison des Hurricanes.

D'où l'argumentation fréquente : les meilleurs matelots viennent de ces mers si particulières (les bancs de Terre-Neuve comme «nurserys» des matelots anglais, bretons, basques, normands et portugais). Les équipages des navires de guerre ont d'ailleurs été jusqu'à l'âge de la machine à vapeur (puissante) originaires de provinces réputées «maritimes» (où ils ne représentent de toute façon qu'une fraction, d'ordinaire assez limitée, du total de la population). Argumentation en partie fallacieuse : un navire de guerre n'est pas un navire de commerce. D'abord parce qu'il est le plus souvent obligé d'opérer en groupes, voire en escadres, exigeant le sens de la manœuvre en commun, celui aussi de savoir voir (ce qui ne va pas de soi) les signaux hissés par les autres navires : en somme tout un ensemble de savoir naviguer en groupe. Ensuite le navire de guerre, comme celui armé en course, voire les négriers, sont surchargés d'équipages : plus le navire de guerre est puissant, plus - autrefois - son équipage devait être nombreux. La règle élémentaire du savoir naviguer en commerce est de posséder, en revanche, l'équipage le moins nombreux possible, compatible avec les conditions,

trop souvent tendues à la limite de la sécurité.

Avant la vapeur, un vaisseau de ligne de 74 canons (le standard de la deuxième moitié du XVIII^e siècle) emportait un équipage de 700 à 800 hommes, celui de plus de 100 canons avait plus de 1000 hommes. Un navire de commerce «standard» de traversée «en droiture» (France/Antilles) de 250 tx nécessitait au maximum, au même moment, moins de 20 hommes. Il est vrai que le tonnage du vaisseau de ligne dépasse les 1500 pour atteindre les 2 à 3000 tx ; mais en réalité, si les tirants d'eau sont inférieurs à 4 mètres pour les navires de commerce, ils dépassent les 7,5 à 8 mètres pour les mastodontes des flottes de guerre (mais les longueurs ne sont pas tellement différentes). Plus grave encore : le triangle des forces déterminé par le vent sur la mâture d'un navire oblige un navire de guerre à tirer dans des conditions bien précises : il s'agit d'utiliser le vent pour lâcher la bordée soit au maximum, soit au minimum de l'élévation du navire, en fonction de la houle, des vagues et du vent. Jeu subtil qui détermine soit le «tir à démâter» lorsque les sabords se trouvent à la hauteur maxima, de manière à déchirer vergues et voiles de l'adversaire, donc de l'immobiliser soit à la hauteur minima, donc pour obtenir un «tir à pleine coque», si possible en-dessous de la ligne de flottaison, de manière à percer la coque et déterminer le plus possible de voies d'eau (qui, dans les navires de bois, ont, dans une certaine mesure au moins, tendance à se boucher tout seuls). Que l'on s'imagine l'opération de tir de ces grosses et même très grosses pièces de 36 (poids en livres du boulet) ou de 24 : elle est longue, difficile, dangereuse, et ce d'autant plus que les pièces sont rapprochées et que les longues tiges à tasser la poudre atteignent les 5 à 6 mètres alors que les équipes de tir (jusqu'à 9 hommes) se trouvent quasi au coude-à-coude. Opération ergonomique infiniment plus compliquée que dans une chaîne de montage d'automobile, qui n'est codifiée nulle part parce que seule l'entente expérimentale des équipes de tir est déterminante. On ne peut tirer sur mer comme sur terre : cela nécessite un long apprentissage que ne peuvent remplacer ni les leçons théoriques orales, ni les exercices à terre, voire en rade.

Passons aux états-majors : ils sont très largement, dans toute l'Europe, à peu d'exceptions près, d'origine noble (et de noblesse, en grande partie récente, voire douteuse, avec, de ce fait, la tendance de tous les «petits Blancs» d'exagérer la pureté théorique des origines). Une partie seulement d'entre eux a connu la mer : ils ont tout à apprendre. Or tout le paradoxe des marines d'Ancien Régime réside dans l'incapacité des «officiers rouges», les «talons rouges» de vouloir apprendre le concret du métier. Existence donc deux types de marines : celles où l'aisance de budgets pré-déterminés (au moins dans la seconde moitié du XVIII^e siècle) permet de maintenir en temps de paix un nombre suffisant de navires «en commission» : à leur bord, capitaines

de navires, états-majors et équipages apprennent à connaître longuement la mer. Cela est nécessaire en Angleterre : l'intensité de la contre-bande de France (et d'ailleurs) à travers la Manche est telle qu'elle nécessite pour sa répression, un nombre croissant de petits navires. N'oublions pas, en effet, que près des deux tiers des revenus de la couronne d'Angleterre provient, dans ce pays réputé de « libre-échange » des taxes douanières.

Or les marines du temps de paix sont, du simple fait de leur coût d'entretien, non seulement démobilisées dès le lendemain de la signature de la paix mais maintenues, la période de paix durant, dans un « état d'abandon organisé ». Les équipages - qui sont ceux du commerce de temps de paix - sont immédiatement renvoyés : longues files de matelots avinés, mendiants agressifs sur les chemins de retour vers la province ou la région natale. De plus de 100.000 hommes en 1762, la Royal Navy se retrouve deux ans après le traité de Paris aux environs de 10 à 15.000 hommes. Ailleurs c'est pire, puisqu'en Angleterre les navires sont "nos murailles de bois". Autre fâcheuse habitude : quand un navire est "com-missionné" avec son équipage et ses officiers, il ne l'est pas longtemps, que pour la durée de la campagne du navire. C'est dire que la longue période de l'accoutumance de l'équipage à ses chefs, de ses chefs à son équipage, et de tous par rapport au navire (et chaque navire a sa propre personnalité, surtout dans un navire de bois) voici déjà venu le temps de désarmer. C'est dire que l'expérience péniblement acquise se défait automatiquement, sans bénéfice pour personne. Sous l'apparente continuité se dessine ainsi une fatale rupture permanente des équipes, des savoir-faire.

En un mot, on n'en finirait pas d'énumérer tous les inconvénients de pareil systèmes. Bien entendu, il est des palliatifs, qui... ne deviendront réellement efficaces qu'avec la machine à vapeur qui n'exige nullement des savoirs faire expérimentaux jouant avec les vents, les voiles, les houles et la mer. Palliatifs limités. Car les restrictions budgétaires interdisent longtemps d'opérer, fût-ce en temps de paix, avec des équipages permanents, qui ne s'imposent qu'au cours de la deuxième partie du XIXe siècle.

Encore faut-il que ces navires et ces équipages... naviguent réellement. Tout le monde sait- ou devrait savoir- qu'un navire et son équipage qui ne naviguent pas perdent de leur mordant, finissent, parfois par se révolter. Les longues stations au port sont génératrices de révolutions, que ce soit en Mer Noire (France, Russie), en Baltique (Allemagne), voire comme pendant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes, en Manche, dans les Downs, (révoltes de type différent, mais non moins dangereuses). De toute façon, la relation du faible au fort implique, en temps de guerre, quasi toujours, la stratégie de la "fleet in being", donc de la flotte survivante ne constituant que par sa seule survie, une menace

simplement virtuelle. Au temps où la portée des canons était réduite, il était facile de la bloquer dans des conditions telles que le simple exercice devenait d'emblée, difficile (sauf dans le cas de rades fermées). Que s'y ajoute un prélèvement constant de cadres ou de parties d'équipages destinés à des opérations secondaires, il finit par s'établir une sélection à rebours ne laissant à bord des unités lourdes que les éléments les moins sûrs, désœuvrés. Ces conditions ont été améliorées par l'apparition des torpilles, mines, des avions, qui, en multipliant les possibilités pour les petits navires et les avions d'interdire l'approche, ont fini par faire disparaître le blocus rapproché qui a fait la force de la Royal Navy des XVIIIe au XXe siècle (jusqu'en 1908/1909 exactement), quand l'Amirauté anglaise a remplacé, après étude sur "caisse de salles" (réciproque, car l'Amirauté allemande en a fait de même très légèrement plus tard) le blocus rapproché par le "blocus éloigné", donc hors de portée directe du faible. Dès lors le "fort" adopte, lui aussi, la solution de la "fleet in being", toujours nécessairement disponible pour contrer toute sortie du faible vers la pleine mer. Les choses, évidemment, changent dès lors que, pendant la deuxième moitié du XXe siècle, se met en place une stratégie multidimensionnelle (dans l'air, sur mer et sous la mer) à très long rayon d'action ; ce par l'entremise des bombardements à très longue distance, l'emploi de missiles de type divers, dont l'allonge, comme celle des avions, qui n'a cessé de croître. Quoi qu'il en soit, demeure le fait qu'une flotte au port se dégrade à la fois par le moral, et plus encore l'insuffisance des exercices nécessaires pour que l'interface matériel/équipages puisse jouer avec le plus fort coefficient possible de réussite.

Vieux principe, codifié dès le XVIIIe siècle par l'armée prussienne ou la Navy : l'entraînement doit aboutir à une mécanique telle qu'elle puisse jouer toujours, fût-ce dans les pires moments. Automatismes qui doit se conjuguer, paradoxalement, avec son contraire : la plus grande souplesse d'esprit chez les cadres.

Dans son rapport sur la bataille du Cap Nord (1943) dans laquelle fut coulé le "Scharnhorst", l'amiral Vian, -l'admirable tacticien des combats du golfe des Syrtes-, terminait son exposé en soulignant "qu'une flotte demeurée au port avait perdu une bonne partie de sa valeur combattante". Il reprenait ainsi une vieille notation de la Royal Navy des temps antérieurs. Comment, dans ces conditions aboutir au meilleur emploi du matériel, quel qu'il fût, par les hommes les mieux formés que l'on peut obtenir ?

La réponse est indubitablement : l'exercice en mer. Le temps passé en mer par équipages et navires est l'un des critères fondamentaux de la réussite possible d'une flotte. Pendant la guerre de Sept Ans, il est des vaisseaux de ligne anglais qui ont passé plus de cinq ans en mer (non,

certes d'une seule traite). Inutile de souligner la terrible efficacité des équipes de tir anglaises, habituées à assurer le service de leurs canons par n'importe quel temps, tout comme les gabiers dans les vergues et les hunes de la mâture. Cas idéal, qui n'est possible qu'en temps de guerre, c'est-à-dire de disponibilités d'argent suffisantes et justifiées et même planifiées en fonction d'une logistique préalablement conçue. Ce qui est en place dès les années 1751-1754 dans la Royal Navy d'Anson. Politique qui présuppose un ravitaillement en vivres tel que le danger du scorbut, sans disparaître tout à fait, soit largement jugulé- empiriquement, il va de soi. Or en matière de marine, il n'est pas "d'acquisition pour toujours". Pendant la guerre d'indépendance américaine, cette logistique a beaucoup moins bien fonctionné. Quoi qu'il en soit, cette politique se heurte à un effet pervers inévitable: la longue maintenue en mer use les navires aussi bien que les équipages (cela est également vrai des "stations navales", de quelque type qu'elles fussent- guerre du Golfe, blocus adriatique, etc...) De toute façon, elle n'est praticable qu'à celui qui domine les mers. C'est là la seule définition valable de la "maîtrise des mers", concept on le sait très discuté.

De quels procédés les diverses marines ont-elles usé pour faire face à ce problème que le mot "entraînement" ne recouvre que très partiellement ? On peut envisager, en réalité, nombre de solutions partielles :

A) les solutions utilisables au port : exercices répétés à bord des navires ancrés, soit au port (solution très médiocre), soit en rade. Elles présupposent la sécurité du terrain d'exercice et l'on se retrouve donc dans le cas soit des rades fermées (type Brest), de rades plus ouvertes (les deux chenaux autour de l'île de Wight), la rade de l'île d'Aix devant Rochefort, les "Downs" et la Medway autour de l'embouchure de la Tamise, voire, à l'occasion, des estuaires en forme de col de vase assez profonds). Ces rades, baies, estuaires doivent être bien protégés à la fois des tempêtes et des intrusions ennemies. Ainsi la rade de Toulon prolongée par les îles d'Hyères est trop ouverte et a même servi de point d'appui... à la flotte anglaise. Même bien protégées, ces rades peuvent être forcées comme celle d'Aix en 1807. Car le premier entraînement doit, autant que faire se peut, pouvoir être effectué en dehors de la portée de l'ennemi, ce qui est de plus en plus difficile. La longue résistance (jusqu'en mai 1945) de l'armée de Courlande, non-sens stratégique en termes de stratégie terrestre, s'explique par la nécessité de disposer, le plus longtemps possible, de la Baltique comme terrain d'entraînement des sous-marins "électriques" type XXI et XXXII allemands. Mer protégée par une formidable barrière de mines barrant le golfe de Finlande, emmurant littéralement la flotte soviétique, ce jusqu'au début 1945 où les sous-marins soviétiques purent enfin pénétrer en Baltique et obtenir quelques résultats (assez discutables, tant sur le plan moral que sur celui de l'efficacité propre) . Pareille solution a sa contre-partie : elle est

l'une des multiples raisons des défaites de l'armée de terre allemande sur le front russe en 1944 et 1945 ; elle a été "tournée" par le mouillage intensif de mines lancées d'avion (R.F.A. automne 1944) . On assiste donc, au total, à l'extension du système de formation en temps réel et en condition d'approximation des conditions du combat, aux redoutables conséquences. Ceci est essentiellement valable pour les sous-marins et les forces anti-sous-marines. Même ainsi rapprochées au maximum des conditions de combat réelles- et on sait combien les amiraux anglais et allemands y tenaient-, on n'est pas garanti d'un résultat espéré. La rapidité de plongée, l'entraînement des équipages et du commandant obtiennent des classements d'excellence que les combats ont été loin de toujours confirmer. Les commandants de la flotte sous-marine américaine, pourtant très entraînés, ont dû être assez massivement remplacés dès les premiers mois des combats.

Ceci vaut pour les temps de guerre. En temps de paix- et en dehors des laps de temps où la menace d'une "copenhagisation" (1802) ne jouait pas- l'espace immense de la mer s'offrait à toutes les marines. D'où une série de procédés combinant l'indispensable formation de perfectionnement avec des tâches nationales rendant le sacrifice financier moins lourd.

B) Stations navales et voyages d'exploration

Les stations navales géographiques répondent à des impératifs divers. Leur utilité les rend finançables avec moins de difficultés que les autres missions marines par les parlements. Or, en l'absence de radio, stationner un ou de préférence plusieurs navires dans des zones "sensibles" avait des effets dissuasifs variés :

a) la mobilité des navires permettait de porter le drapeau dans la zone troublée, et la seule présence d'un bâtiment redoutable face au sous-équipement des pays non européens pouvait résoudre des problèmes locaux. En cas de crise plus grave, le regroupement en petites escadres permet de pratiquer la "politique de la canonnière", dont le cas le plus typique est le bombardement de Saint-Jean-d'Uloua (île fortifiée devant le port de Vera Cruz) sous la Monarchie de Juillet. La participation du prince de Joinville, fils de Louis-Philippe, répondait par ailleurs au désir de rendre la dynastie populaire. Le procédé a été utilisé à maintes reprises, y compris dans la guerre des Falklands.

b) demeurant de longues années sur place, ces navires et leur commandant acquéraient une connaissance hors pair de ces pays qui en firent d'excellents agents de renseignement, tant sur le plan militaire que bien plus encore sur le plan économique. Disons, en outre, que cette documentation constitue pour les historiens une formidable source encore trop peu utilisée. Ce qui explique que les agents diplomatiques à l'étranger, que ce soient les Anglais ou les Français, ont eu fréquem-

ment recours à ces forces immédiatement disponibles, non sans provoquer au passage, maints conflits entre les autorités compétentes (Ministère des Affaires Étrangères, ministres de la Marine, voire, à l'occasion les chefs de gouvernement). Par ailleurs, ces commandants se voyaient confier des tâches d'hydrographie capitales à l'échelle des continents ainsi "surveillés" (repérage de possibles ports de guerre, de plages de débarquement etc...), avec, pour bénéfice, une amélioration des cartes marines (dont l'hydrographie est un élément capital, surtout à une époque où la croissance des tonnages, et donc des tirants d'eau a été très forte). Inutile d'ajouter que ces commandants de stations navales ont été très souvent les amiraux des périodes suivantes. L'expérience acquise par les voiliers d'exploration du Pacifique (dangers des barrières de récifs) à têt éveillé l'attention de ces commandants sur les avantages de la vapeur : ils ont tous été de chauds partisans de l'introduction de la machine à vapeur (au fur et à mesure qu'elle devenait plus économe).

Les navires spécialisés dans les voyages d'exploration répondent aux mêmes objectifs (porter le pavillon au loin, expérience maritime, service à la marine de commerce, cartographie etc...). Mais ce avec une difficulté spécifique : celle de faire cohabiter, dans des espaces restreints au maximum, des équipages de guerre et des scientifiques terriens non militaires : occasion de cumuler tous les types de conflits humains possibles.

La pêche de Terre-Neuve a, par ailleurs, justifié la présence quasi permanente d'un navire de guerre organisant les secours indispensables aux "pêcheurs d'Islande". Côté américain, relevons le rôle capital des garde-côtes et en particulier de la célèbre "Ice Patrol" dont il n'est sans doute pas besoin de faire l'éloge.

Mais, en fin de compte, ces usages si divers (nous n'insisterons pas sur les tâches douanières, devenues à l'époque des drogues capitales, et qui doivent leur naissance à l'organisation de la Royal Navy mise en place après 1783 pour stopper, ou du moins diminuer les courants de contrebande transmanche français si importants) ne touche qu'une partie somme toute restreinte des grandes marines. A l'exception des stations navales, il ne s'agit que de vaisseaux isolés, de petite taille : même dans les stations navales l'on dépasse rarement la taille d'une frégate, qui fait office de navire amiral, sauf dans les stations de pré-positionnement, comme la Méditerranée orientale ou les Caraïbes.

Il faut donc autre chose. La double nécessité de mettre les navires en état de combat (ce qui nécessite, avec les radoub, des laps de temps pouvant aller jusqu'à 18 mois/deux ans) et les équipages en capacité d'utilisation maxima fait que, côté anglais surtout, les débuts des guerres sont très progressifs. Sauf, évidemment, dans le cas où la guerre a été, elle aussi, pré-programmée, comme ce fut indiscutablement le cas

de la guerre de Sept Ans, préparée à fond par l'Amirauté et préfinancée dès 1753/1754.

Il fallait disposer d'un noyau suffisant de navires et d'équipages amalottés entre eux, sachant, dans les nuages de poudre suscités par la poudre de l'époque d'avant 1880/1890 voir et interpréter correctement les signaux, tirer vite et bien, manœuvrer en file, avec retournement de files etc. D'où l'idée des escadres d'évolution.

Les escadres d'évolution ont été généralisées après la guerre de Sept Ans. Le principe en est simple : faire manœuvrer ensemble de petites escadres composites avec leurs équipages. Elles doublent ainsi les expéditions militaires à objectifs réduits comme les repréailles contre les corsaires nord-africains, qui répondent au même but : faire manœuvrer des flottes. Les histoires des diverses marines n'y insistent guère : la répétition même, chez toutes les nations maritimes, de ces bombardements sans effets durables n'a guère de quoi exalter les esprits. Or l'on oublie souvent les effets de la course maghrébine. Elle a connu, au cours des années 1780-1840/50, une reprise que les historiens sous-estiment. Alors que pendant les guerres du XVIIe siècle les raids ne dépassaient guère la mer d'Irlande et le Pas-de-Calais (ce qui n'est déjà pas mal), la course se fait sentir, à la fois par ses effets directs et indirects (chutes boursières, trafics retenus) jusqu'à l'orée de la Baltique. Théoriquement, la question avait été étudiée au congrès de Londres de 1816 ce qui ne résolvait rien : ainsi les pertes des flottes de commerce allemandes du fait de la piraterie salétine ont atteint leur maximum en...1826, au point que la Prusse fut obligée de conclure avec le Maroc un traité de subsides et que l'Autriche envoya une escadre sur la côte atlantique marocaine. Même après 1830 (conquête de l'Algérie par la France) cette piraterie marocaine persista. Elle ne disparut qu'après 1840 pour aboutir en 1856 à la conférence internationale de Paris mettant la course hors-la-loi.

La marine de Louis-Philippe participa largement à cette répression : moyen, aussi, de financer une période de manœuvre particulièrement fructueuse.

Qu'est-ce qu'une escadre d'évolution ? Composition et finalité ont évolué au même rythme que toutes les marines. Elles aussi ont été longtemps à multi-finalité. Ainsi, dans la décennie de 1780, l'escadre d'évolution de l'amiral Barrin de la Galissonnière (un descendant du grand amiral de la guerre de Sept Ans) avait pour objectif de montrer le pavillon dans la Baltique (moyen de narguer la Royal Navy), de procéder en même temps à des achats de mâts, de contacter la flotte russe, et de faire tout bonnement... de l'espionnage : on était très intéressé par les fusées utilisées par les Russes à la bataille de Tcheshmé- mais les Russes se refusèrent sur ce point à toute révélation, arguant du fait que

ces instruments étaient si terribles qu'on ne pouvait déceimment les utiliser contre des Chrétiens. Naturellement, chemin faisant, Manche, Mer du Nord et Baltique offraient toutes les occasions de manœuvre voulues, désirées et indésirées.

Une escadre d'évolution reproduit, somme toute, toute la flotte en miniature. Elle est destinée à maintenir, en temps de paix, le noyau d'agrégation expérimental surtout au début de la guerre suivante. Il y a là une arrière-pensée française évidente. La Royal Navy se distinguait (ou plutôt ne se distinguait pas des autres marines) par une lenteur évidente de la montée en puissance. Celle-ci reposait pour l'essentiel, sur la lenteur de la mobilisation (et de la formation) des équipages des navires de guerre. Or côté français, le système des classes était censé présenter le grand avantage d'une mobilisation relativement rapide, et donc de possibilités d'interventions victorieuses au début de la guerre, profitant de cette lenteur anglaise. C'est ainsi que fut obtenue, en 1756, la victoire de Port-Mahon et la conquête de Minorque, seule grande victoire française de la guerre de Sept Ans. Pourtant, l'état de l'escadre de la Méditerranée n'était pas terrible.

La même réflexion, adaptée à l'évolution du matériel, se représente avec l'escadre d'évolution de la Monarchie de Juillet. Elle reposait cependant sur des prémisses stratégiques différents : la concentration de l'essentiel de la flotte française en Méditerranée. L'idée était, tout simplement de faire de cette escadre d'évolution, regroupant plus de la moitié- pratiquement les deux tiers- des navires de combat (vaisseaux et frégates) existants en une entité quasi permanente, capable de frapper, au début de la guerre un coup capable d'anéantir l'escadre anglaise de Méditerranée. Cette escadre, en particulier sous les ordres de l'amiral Hamel, atteignit en effet un degré d'entraînement français jamais atteint (sauf en matière de tir d'artillerie pendant une partie de l'époque napoléonienne). Ce qui explique, en 1840, la tentation de certains de risquer une guerre avec la Grande-Bretagne car elle aboutirait quasi mathématiquement à une victoire introductive française. Le jeu était jouable. Mais l'escadre d'évolution regroupant toutes les forces vives de la marine de guerre française, quid de la suite ? Tandis que la France ne pouvait disposer que de renforts sur cale en nombre restreint, la Royal Navy eût pu, dans un laps de temps de l'ordre de 18 mois au plus, atteindre une supériorité numérique écrasante. Qu'entre temps, cette escadre d'évolution ait servi, en outre, de moyen d'intimidation envers Tunis et Tripoli va de soi.

En somme l'escadre d'évolution de Méditerranée constitue une forme de transition entre l'état ancien "d'abandon organisé" et la forme

que les flottes adoptent progressivement vers le milieu du XIXe siècle. Disparaît le procédé de la “commission”, qui ne vise guère qu’une “mission” précise, et l’entretien plus ou moins occasionnel des navires effectivement de combat (compte non tenu des réserves de navires déjà vieilliss). C’est un autre monde, d’autant que le triomphe progressif de la vapeur fait, lentement, mais sûrement disparaître le métier (car c’en est un) des huniers et gabiers.

Se distend ainsi le lien entre “provinces maritimes” et marines. Ce qui, en revanche, ne fait pas disparaître, bien au contraire, la nécessité de manœuvres. Le vocabulaire se transforme, et c’est un signe : il est de moins en moins question de “flotte d’évolution”, mais de manœuvres.

Celles-ci ne mettent plus en œuvre un nombre très limité de navires, mais de véritables escadres regroupées en partis bleus, rouges, blancs etc. Nécessité d’abord de faire manœuvrer, plus que jamais, des escadres au même rythme : ce qui, avec des vitesses singulièrement accrues, mais régulières, repose sur les évolutions nécessaires pour, éventuellement, “barrer le T” à l’adversaire, nécessité des retournements pour éviter les charges des torpilleurs (qui sauvent ainsi la flotte allemande de la destruction totale et lui donnent une victoire tactique- la défaite stratégique étant, de toute façon assurée, à la bataille du Jutland (1916). Nécessité soulignée par ailleurs par quelques accidents spectaculaires : le changement de direction par lignes parallèles, virements de sens contraire, se traduisant par quelques collisions d’avant 1914 dramatiquement ressenties, et pour cause. Or ces accidents sont exclusivement d’origine humaine. Que faut-il en ces cas privilégier : obéir à tout prix à l’ordre reçu, ce au prix d’un abordage inévitable, le rayon de virement des deux lignes étant trop faible ? ou désobéir et sauver le navire ? La question, ainsi posée, n’a, peut-être, pas été, en elle-même aussi clairement ressentie telle que je l’exprime ainsi : on ne peut cependant s’empêcher de se poser la question du degré de validité, tant technique, que stratégique d’une obéissance totalement inconditionnelle qui aboutit à de telles catastrophes. Il est vrai que ces manœuvres- et ce dans toutes les marines- répondent aussi au besoin (on l’oublie trop souvent) que ressentent toutes les instances marines de discipliner à tout prix des cadres qui, de par leur origine sociale, des nécessités de la mer, sont “seuls maîtres à bord après Dieu”. Or cette désobéissance chronique et invétérée, particulièrement dans les marines russes tsaristes et françaises d’avant le XIXe siècle, avait été à l’origine de beaucoup de défaites et de désastres. On comprend donc cette volonté d’imposer une discipline d’autant plus stricte, qu’après la première guerre mondiale l’évolution de la “Reichsmarine” des années 1918-1920 avait démontré les dangers politiques.

Incontestablement, les manœuvres répondent, au moins implicite-

ment, à pareilles réflexions, avouées ou non. D'autant que les divers chefs des grandes flottées ont, au XXe siècle, eu tendance à imposer un autoritarisme assez prononcé, dont Raeder ou Darlan, avec quelques autres, donnent nombre d'exemples...

Demeurent bien des questions : ce n'est ni le lieu, ni le moment, ni même l'opportunité/temps, d'en traiter. On se bornera donc à évoquer le lieu de la manœuvre. Car presque toujours, il s'agit aussi de manœuvre politique, destinée à souligner un choix politique, ce à un degré infiniment plus fort que n'importe quelle manœuvre de l'armée de terre. La démonstration navale (plus tard aéro-navale) est signal politique, dépendant exclusivement du gouvernement. Le lieu n'est donc jamais innocent : les grandes manœuvres de la "Méditerranéen Fleet" de 1936 font partie de la campagne d'intimidation (ratée) des gouvernements anglais face à la conquête de l'Ethiopie par l'Italie. Intimidation plutôt que seule manœuvre : encore faut-il, en ce cas, qu'existe une crédibilité politique sur le degré de volonté éventuellement existante d'accepter la guerre. Ce qui relève d'une autre histoire.

Pour en demeurer en France, la position si défavorable en termes de concentration sur le double littoral Atlantique/Méditerranée a, de même, valeur de signal politique. Ce d'autant plus que, pour une fois, la stratégie globale recouvre la navale : il faut d'abord protéger les convois amenant d'Afrique du Nord en métropole les troupes de l'Empire (menacées et par la stratégie allemande et italienne, ce tant sur les convois Casablanca-Bordeaux, que sur l'axe Alger (Oran)- Marseille/Toulon).

Relève de la même option l'envoi, stratégiquement mal conçu, du "Repulse" et du "Prince of Wales" à Singapour, ce sans véritable "parapluie aérien". On sait ce qu'il en advint.

Dernier aspect, et non le moindre, du moins en théorie, sinon en pratique. Les manœuvres navales peuvent être- et ont quelquefois été- le temps idéal d'expérimenter sans cesse les nouvelles armes. Cet aspect peut devenir très important. Ainsi l'U.S. Navy a permis, ce parfois non sans réticences, ni grincements de dents, ni même sanctions pour vision trop prophétique, l'utilisation d'armes nouvelles. L'expérience gigantesque de résistance à l'explosion atomique de Bikini (1946) n'est que le point d'aboutissement d'expérimentations précédentes. Au lendemain de la première guerre mondiale, l'U.S. Navy a procédé aux premières expérimentations des effets du bombardement aérien (en réalité, la première victoire d'un avion sur une unité navale a été obtenue en Adriatique par un hydravion autrichien sur un sous-marin français (1917). Le premier torpillage d'un navire par un avion a été de son côté fait dans la mer de Marmara par un avion anglais : c'étaient des improvisations sur initiative individuelle. L'expérimentation américaine n'avait, elle, plus rien d'improvisé. Elle faisait partie d'une longue discussion aboutissant

à la mise en place de la première flotte de porte-avions cohérente dès les années 1920. Or les grandes manœuvres dans les Caraïbes et l'océan pacifique des années 1936-1941, surtout celles centrées sur l'attaque simulée du canal de Panama démontrèrent et la vulnérabilité du canal, et l'efficacité des porte-avions. Et pourtant la leçon n'a pas été comprise, car l'on peut toujours discuter le résultat de manœuvres, quelles qu'elles fussent et si bien montées qu'elles aient été : encore faut-il qu'on en tire les conclusions, évidentes ou non. Car seule la bataille dévoile la réalité. D'où l'importance des "petits" conflits...
