

Un avant et un après. La guerre de Crimée et l'évolution des flottes de guerre

Tristan Lecoq

Inspecteur général de l'Éducation nationale.
Membre de l'Académie de marine.

En matière navale, la mutation de la seconde moitié du XIX^e siècle prend place après deux siècles non d'immobilisme, mais d'évolutions lentes. Le « premier XIX^e siècle » voit l'apogée et le déclin de la marine à voile. Un conservatisme apparent, les perfectionnements de l'artillerie navale et un cadre opérationnel assez proche de celui du XVIII^e siècle en sont les caractéristiques.

Tout change avec le tournant des années 1860 : la propulsion à vapeur, les projectiles explosifs et la possibilité du blindage expliquent l'apparition du navire « cuirassé » de ces années, dans le contexte de la révolution industrielle. De 1815 aux années 1850-1860, les opérations navales se déroulent en fonction d'une artillerie sans cesse perfectionnée, d'une propulsion qui progresse plus vite que l'armement, d'une forme de conformisme dans la conception et l'exécution des règles d'engagement.

À la suite de la guerre de Crimée, l'articulation entre l'artillerie navale, le blindage et la propulsion est décisive, avec en arrière-plan l'évolution de la métallurgie, de la chimie et de ce qu'on appelle alors les « inventions », en d'autres termes, plus modernes, de la recherche. Elle trace une ligne de partage entre les marines, c'est-à-dire entre les États qui y consacrent les moyens de leur puissance. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, ces nouveaux navires de ligne, dotés d'une artillerie et d'une puissance de feu considérable, font envisager et expérimenter des conflits à la mer et des engagements d'un genre nouveau. La relation dialectique entre l'artillerie, les opérations navales et la maîtrise de la mer s'en trouve renforcée.

La Crimée est ainsi un banc d'essai qui frappe d'alignement les bateaux en bois et à la voile ; la *Gloire* est le premier navire cuirassé, déclassant tous les autres. Penser un combat naval à la mesure de l'évolution technique s'avère cependant difficile. Une nouvelle marine naît, avec des conséquences en termes d'organisation, de recrutement, de formation et d'emploi des états-majors et des équipages. La

dimension industrielle de l'effort naval s'impose, comme la nécessité de disposer de bases outre-mer ⁽¹⁾.

La hiérarchie navale des années 1850

La hiérarchie navale des années 1850 demeure la même qu'un demi-siècle auparavant, avec des vaisseaux divisés en deux catégories, en fonction du nombre des canons qu'ils portent. Le « deux-ponts » avec 90 à 100 canons, le « trois-ponts » avec 120 à 130 canons. Ils forment l'ossature des flottes de combat. Leur apparence, qui les fait ressembler aux vaisseaux de ligne du XVIII^e siècle, masque cependant des progrès.

En matière d'architecture navale, les murailles droites accueillent des batteries plus vastes, si la tenue à la mer s'en ressent quelquefois. L'artillerie est perfectionnée par l'unité des calibres : pièces de 18, 24, 36 puis 30, courts ou longs. Hausses de mire et percussions à amorce améliorent la précision et la sécurité du tir. Vers 1845, la mise en service de canons « rayés » à la place des canons lisses, dont le diamètre est désormais calculé en millimètres, augmente la portée de leurs projectiles. Le combat rapproché demeure cependant la règle, comme au XVIII^e siècle, en fonction de la portée des canons.

Le cadre opérationnel ne change guère : formation en escadres, écoles à feu, combat en ligne de file. Sur ces bâtiments de guerre, les deux postes les plus importants et les plus nombreux sont toujours la manœuvre à la voile, et l'artillerie. Les progrès techniques ne viennent que difficilement contrarier une forme de conservatisme naval. À partir de 1837, les boulets creux, percutants ou incendiaires sont adoptés en France, grâce au général Paixhans. En 1838, l'attaque au canon de la forteresse de Saint-Jean d'Ulloa, au Mexique, montre leur redoutable efficacité et les effets dévastateurs, sur les murailles, des obus explosifs.

Mais la protection des navires de ligne ne progresse pas aussi vite, malgré Paixhans en France, Drake en Angleterre, Stevens aux États-Unis. C'est la question de l'articulation entre le nombre des canons, une ceinture cuirassée rendue indispensable par la force destructrice de l'artillerie navale, mais trop lourde, et la métallurgie incapable de répondre, pendant près de vingt ans, à cette équation.

Dans le même temps, la question de la propulsion se pose d'une façon à la fois séparable et non séparée de celles qui précèdent. Les réticences à l'égard de la

⁽¹⁾ Cet essai de synthèse s'appuie, pour l'essentiel, sur Louis Nicolas et André Reussner : *La Puissance navale dans l'histoire* (t. II « De 1815 à 1914 »), Paris, Éditions maritimes et d'outre-mer, 1974 ; Philippe Masson : *Histoire de la marine* (t. 1 « L'ère de la voile » et t. 2 « De la vapeur à l'atome »), Paris, Lavauzelle, 1992 ; Philippe Masson et Michèle Battesti : *La Révolution maritime du XIX^e siècle*, Paris, Service historique de la Marine et Lavauzelle, 1987, *Marine et technique au XIX^e siècle*, Actes du colloque international (Paris, 10-12 juin 1987), Paris, Service historique de la Marine et Institut d'histoire des conflits contemporains, 1988 et Michèle Battesti : *La Marine de Napoléon III. Une politique navale*, Paris, Service historique de la Marine, 1997. On lira avec intérêt la belle synthèse de C. I. Hamilton : *Anglo-French Naval Rivalry 1840-1870*, Oxford, Clarendon Press, 1993.

machine à vapeur, sur les bords, sont connues : un poids trop important au regard d'un rendement insuffisant, des risques d'incendies bien réels, la question du rayon d'action et de l'approvisionnement en charbon. C'est dans ce contexte que le sujet des bases navales prend une nouvelle figure avec l'existence d'un réseau mondial de points d'appui dans l'Empire britannique et dans le monde, constitué aux XVII^e et XVIII^e siècles et renforcé ensuite par l'Angleterre, pour la *Royal Navy*.

Il n'empêche : jusqu'aux années 1850, la propulsion à vapeur n'a qu'un rôle auxiliaire dans les marines de guerre. Le *Napoléon* est le premier vaisseau de ligne conçu, construit et mis en service en 1853 dans la Marine française, dont la voile n'est plus que le mode secondaire de propulsion. Dus à l'ingénieur général Dupuy de Lôme, directeur des constructions navales, ses formes classiques, son gréement, la disposition de son artillerie en font cependant un frère de ceux qui le précèdent. Surtout, les règles d'engagement demeurent fondées sur un mode de combat : la canonnade au plus près, fonction de la portée et de la puissance de la seule artillerie embarquée. C'est Navarin !

La guerre de Crimée (1853-1855)

La guerre de Crimée (1853-1855) constitue un véritable banc d'essai pour la Marine, sans bataille navale, mais en démontrant à la fois les ressources et les limites de la puissance navale. Un théâtre d'opérations : la mer Noire. Une stratégie périphérique : liée à la supériorité des routes maritimes sur les routes terrestres. Trois leçons pour la Marine : le primat de la vapeur, l'importance des opérations combinées et de la logistique, la puissance de feu de l'artillerie.

La guerre de Crimée commence sur mer, à Sinope, dans le nord de la Turquie. Elle oppose la marine russe à la marine ottomane, le 30 novembre 1853 (18 novembre pour les Russes). L'Angleterre et la France cherchent encore à éviter la guerre, aussi l'ambassadeur du Royaume-Uni à Constantinople a-t-il dissuadé les Turcs d'envoyer des vaisseaux de ligne à Sinope. C'est un massacre : deux lignes de trois vaisseaux de ligne russes tirent des obus Paixhans sur une escadre turque de vaisseaux de second rang, à deux contre un en termes de puissance de feu. C'est la dernière bataille entre vaisseaux à voile de l'histoire.

À l'été 1854 se déroule la campagne de la Baltique, avatar nordique de la guerre en Crimée. La forteresse de Bomarsund, dans les îles d'Aaland, au sud-sud-est des côtes méridionales de la Finlande et à l'entrée de la Baltique est bombardée par une escadre anglo-française et se rend le 18 août 1854. Les îles d'Aaland sont démilitarisées selon les clauses du traité de Paris de 1856... Elles le sont toujours !

En Crimée, à part de très rares engagements navals qui consistent à refouler la flotte russe dans ses rades, l'essentiel de la guerre navale se concentre sur le bombardement des ports. Ils illustrent les effets destructifs des projectiles explosifs non plus sur les forts, mais sur les bâtiments, comme lors du bombardement d'Odessa,

le 22 avril 1854, de Sébastopol, le 17 octobre 1854 ou de Varna en juillet 1855. Le *Napoléon* a sa coque percée. La canonnade par voie de mer, à distance, est inefficace et coûteuse. La protection s'impose.

En octobre 1855, lors de la phase finale de la guerre, des batteries flottantes françaises sont acheminées devant Kinburn, au sud du fleuve Dniepr. Conçues, construites et engagées pendant et pour la Crimée pour bombarder les forts, ces bombardes du Second Empire sont protégées par des plaques de fer de 12 centimètres d'épaisseur, avec un tirant d'eau de 2,5 mètres qui leur permet d'approcher de près leurs cibles situées dans les hauts fonds, et de les détruire. Armées de seize canons de 50, elles doivent être remorquées... Aucune utilité en haute mer.

Le programme naval de 1857, première ébauche de planification en matière d'effort naval, tire les leçons du conflit. L'évolution concomitante des trois principales composantes des flottes de guerre modernes s'inscrit désormais dans une triple articulation : la propulsion, la machine à vapeur ; la puissance de feu, l'artillerie ; les capacités défensives, une cuirasse en fer, puis en acier. La loi de finances pour 1856 en est la preuve : « ... à partir du 1^{er} janvier 1857, tout navire non pourvu d'une machine cessera d'être considéré comme un navire de guerre ». C'est ce qui s'appelle tirer rapidement les enseignements d'un conflit !

Mise en chantier en 1858 et en service en 1860, la frégate cuirassée la *Gloire* est également l'œuvre de Dupuy de Lôme. Jaugeant 5 600 tonnes, long de 78 mètres, ses machines de 900 chevaux lui permettent d'atteindre 13 nœuds aux essais. Une ceinture de fer forgé de 10 à 12 centimètres d'épaisseur, de part et d'autre de la ligne de flottaison, le protège contre les tirs d'artillerie. Surtout, une seule batterie bâbord et tribord de 36 canons de 160 m/m avec des obus explosifs qui perforent 12 centimètres de blindage à 800 mètres lui confère une puissance de feu incomparable.

Propulsion, blindage, artillerie : la *Gloire* décline, d'un coup, tous les bâtiments de guerre existants. Plusieurs séries de frégates cuirassées suivent. La riposte britannique ne prend que quelques années, avec le *Warrior* et le *Black Prince*.

Dès lors, la question de l'artillerie, des règles d'engagement et des opérations navales se pose. Quel type de combat, avec ces navires d'un type nouveau ? L'affrontement d'Hampton Roads, le 9 mars 1862, entre le cuirassé nordiste *Monitor* et le cuirassé sudiste *Merrimack* est indécis, comme leur tenue à la mer est improbable. Mais l'importance du blindage, l'utilité de la tourelle, le primat de la puissance de feu sont démontrés.

D'une Marine à une autre

Passer d'une Marine à une autre en quelques années est un exercice inconnu jusque-là : fin des vaisseaux en bois, modernisation des arsenaux, refondation de la

Marine. Il s'agit de percevoir et de tirer les conséquences, en matière navale et, en même temps, des opérations de Crimée et de l'invention de techniques nouvelles, des contraintes de production industrielle et du contexte budgétaire et financier, des questions liées à l'organisation de la Marine de guerre.

S'agirait-il aussi, avec le programme de 1857, de faire concurrence à la *Royal Navy*, alliée lors de la campagne de Crimée, alors que c'est tout le contraire de la politique de Napoléon III qui vise à un règlement des différends avec l'Angleterre ?

Il y a là une somme de difficultés et de contradictions peu ou mal perçues, qui pourraient aboutir à un décalage entre politique navale et politique extérieure.

Les questions de choix des matériels, de planification, de gestion administrative, financière et humaine qui sont posées au gouvernement impérial sont en fait très modernes : c'est un bon exemple d'une administration confrontée aux innovations technologiques et à l'urgence de décisions politiques, militaires et navales. Tout y passe : la spécialisation progressive des tâches sur les bords, avec la propulsion à vapeur, l'artillerie, la conduite du navire. La machine, c'est la moitié des équipages : autant qu'avant dans les voiles, mais ce ne sont pas les mêmes marins. L'autre moitié d'entre eux sont des artilleurs. D'où la création, dès 1856, du « Corps des équipages de la flotte » et, en 1860, des officiers mécaniciens.

Bénéficiant non seulement de la confiance, mais aussi d'une attention intelligente de l'empereur, avec des ministres compétents à la tête du département de la Marine ⁽²⁾, s'appuyant sur un corps d'officiers et d'ingénieurs de premier plan, c'est bien une nouvelle Marine qui naît, en quelque cinq années, de 1855 à 1860. L'effort est poursuivi jusqu'en 1870.

L'administration évolue de même, avec la mise en place d'une structure ternaire : le personnel, les matériels, le budget. Une comptabilité analytique permet d'identifier, chapitre par chapitre, les points d'efforts et d'inflexion, de distinguer les dépenses « ordinaires » des dépenses « extraordinaires » (les opérations extérieures...) et un contrôle budgétaire effectif et efficace, alors que le budget de la Marine n'atteint que le quart de celui de l'Armée, et que le budget militaire dans son ensemble compte pour le tiers du budget de l'État.

Restent des impasses et des questions en suspens, que la guerre de Crimée n'a permis ni de poser, ni de régler : trop grande décentralisation dans l'exécution des constructions, pas de plan d'emploi opérationnel de la flotte, pas d'état-major de la Marine. Un bel outil, mais sous-administré, sous-planifié, et sous-employé... Même si les navires de guerre de la Marine impériale vont désormais plus loin, plus vite et plus longtemps, comme le montrent les campagnes d'Italie, de Chine et de

⁽²⁾ En quelque vingt ans, quatre ministres de la Marine se succèdent : Jean Etienne Théodore Ducos (1851-1855), l'amiral Alphonse Ferdinand Hamelin (1855-1860), Justin Napoléon Prosper, baron de Chasseloup-Laubat (1860-1867) et l'amiral Charles Rigault de Genouilly (1867-1870).

Cochinchine, ouvrant la voie à des nouvelles conquêtes coloniales et à la disposition d'un réseau de bases navales devenu indispensable.

Il y a donc bien un avant et un après-guerre de Crimée, si les éléments qui fondent les mutations de moyen terme sont déjà en place. Encore fallait-il s'en saisir ! C'est bien une ère nouvelle qui s'ouvre avec les années 1860. Il n'est pas excessif de parler de révolution navale, dans le moment de la Révolution industrielle : de nouveaux types de navires, de nouveaux types d'armes et de nouveaux types d'opérations navales. L'accélération du tempo des innovations. Des bâtiments déclassés à peine entrés en service.

Surtout, les dépenses liées à la Marine, en France et ailleurs, vont croissant, à la mesure des coûts des infrastructures industrielles, militaires et portuaires nécessaires. Il y a là un élément de différenciation entre les puissances, c'est-à-dire entre les États. Au cœur du sujet : le navire de guerre et son artillerie, instruments de puissance étatique par excellence, outil de pouvoir des armées navales et de ceux qui les commandent. *Ultima ratio regum.* ♦