

AVEC LA MARINE IMPÉRIALE NAPOLÉON 1^{ER} ŒUVRE POUR L'AVENIR

Sans doute les désastres d'Aboukir et de Trafalgar donnent-ils une triste image de la Marine au temps des guerres révolutionnaires puis napoléoniennes. Il n'en demeure pas moins nécessaire de rappeler qu'avec la Marine impériale, Napoléon a œuvré pour l'avenir.

Aux lendemains de la Révolution, la Marine française se trouve dans une situation délicate. À la pénurie d'officiers, provoquée par une émigration massive à partir de 1789, s'ajoute l'impossibilité de commander aux équipages depuis que les principes d'égalité prônés par les révolutionnaires ont aboli la discipline sans laquelle un navire ne peut pas prendre la mer. Il n'existe plus de marine digne de ce nom ; tout est à reprendre. Telles sont les circonstances dans lesquelles, devenu Premier Consul, Napoléon Bonaparte prend deux décisions révélatrices de l'importance qu'il donne à l'univers maritime dans l'organisation du pays : la création d'une section de la Marine au Conseil d'État et la mise sur pied d'une administration polyvalente régissant l'ensemble des domaines, tant civils que militaires, concernés par la mer : les préfectures maritimes.



UNE SECTION MARINE AU CONSEIL D'ÉTAT

Institué par la constitution de l'an VIII, le Conseil d'État se situe au deuxième rang de l'État, après le Sénat, avec trois rôles : législatif, administratif et juridique. On mesurera son importance en se souvenant que tous les codes qui font la gloire du régime impérial y ont été examinés, si ce n'est conçus. Or ce conseil se divise en cinq sections : finances, législation civile et criminelle, guerre, marine, intérieur. En fondant cette section de la Marine, Napoléon Bonaparte fait de la France une nation maritime, la création des préfectures maritimes venant concrétiser cette vision du pays.

Sous l'Ancien Régime, la charge d'intendant de la Marine constituait le pilier du système administratif autrefois mis en place par Colbert. La dernière forme adoptée par cette organisation, régie par une ordonnance de 1776, établissait dans les grands ports de guerre un partage des responsabilités entre deux personnes : un militaire (le commandant de Marine) et un civil (l'intendant de Marine). Avec l'arrêté consulaire en date du 27 avril 1800, le préfet maritime devient l'unique correspondant du ministre de la Marine, avec pour attributions locales la direction des services de l'arsenal, la sûreté des ports, la protection des côtes, l'inspection de la rade et des bâtiments qui y sont mouillés. Le territoire maritime se trouve ainsi découpé en six arrondissements : Dunkerque, Le Havre, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon. Sous l'Empire, de nouveaux arrondissements seront créés à l'étranger au fil des conquêtes.

L'EFFICACE DISPOSITIF DES PRÉFECTURES MARITIMES

Pour dire toute la pertinence de ce dispositif : en 1815, dans un esprit de retour au régime d'avant la Révolution, la Seconde Restauration rétablit l'ancien partage des responsabilités entre le commandant et l'intendant de Marine. Or, en 1826, constatant l'inefficacité de cette organisation, Charles X ordonne le rétablissement des préfets maritimes dans les cinq grands ports militaires (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon).

En parallèle, si la campagne d'Égypte a fortement contribué à asseoir la stature politique de Napoléon Bonaparte, elle a aussi provoqué le premier désastre subi par la Marine depuis le début des guerres révolutionnaires. Le 27 juillet 1798, la flotte qui a débarqué l'armée de Bonaparte se trouve au mouillage à Aboukir lorsqu'une escadre anglaise, commandée par Horatio Nelson, lance une attaque audacieuse. Sur les 17 unités françaises, seules 4 en réchappent. Ce n'est que le premier épisode du désenchantement de la Marine française. Au large de Trafalgar, le 21 octobre 1805, grâce à la tactique astucieuse mise en œuvre par ce même Nelson, une escadre franco-espagnole de 40 bâtiments, dont 33 vaisseaux de ligne, est défaite par une escadre anglaise plus faible, avec ses 32 bâtiments, dont 27 vaisseaux de ligne.

VERS UNE FORCE NAVALE RENOUVELÉE

Dès lors, le débarquement d'une armée d'invasion en Grande-Bretagne, qui apparaissait comme la seule façon de mettre l'Angleterre à genoux, devient illusoire. Stratégie alternative, son asphyxie économique au moyen d'un blocus obtenu en occupant les côtes européennes ne dispense pas de bâtir de nouveaux vaisseaux tout en recréant l'esprit propre à une flotte de combat. Malheureusement, c'est en réalité la marine anglaise qui impose son blocus aux côtes françaises, empêchant les bâtiments de guerre de sortir au large pour entraîner leurs équipages. Napoléon parvient cependant à développer l'infrastructure navale de ports comme Toulon, Cherbourg et Rochefort. De plus, entre 1806 et 1812, avec l'apogée de l'Empire, la Marine française en vient à disposer de nombreux nouveaux arsenaux comme La Spezia, Venise et surtout Anvers qui, à partir de 1809, devient le principal port militaire français. Lors de la prise d'Anvers, en 1814, les Anglais s'avouèrent stupéfaits par l'organisation de la base navale et le nombre de bâtiments de guerre en construction.

Création de la section Marine du Conseil d'État, fondation des préfetures maritimes, développement des arsenaux... toutes ces réalisations permettent d'affirmer qu'avec la Marine impériale, Napoléon a œuvré pour l'avenir. Les historiens s'accordent d'ailleurs à estimer que, pour reconstruire une marine efficace, il lui a seulement manqué du temps, des équipages et surtout... la paix indispensable à un dessein aussi ambitieux.

Dominique Le Brun
écrivain de Marine