

La marine impériale

PHILIPPE ROY

C'est avec le lancement du vaisseau de ligne Napoléon¹ que s'ouvre une période faste pour la marine française pour avec l'avènement d'une flotte de combat moderne qui va permettre, pour la première fois depuis l'ancien régime, de retrouver une marine de qualité proche de la première place.

Cette période coïncide avec l'arrivée au pouvoir de Napoléon III et d'un gouvernement fort et stable. C'est Thiers, qui en 1846 disait : « Qui dit marine, dit suite, temps et volonté ». C'est le lot de tout programme naval. Un véritable coup de fouet est donné à la flotte française, à ses arsenaux, aux bâtiments et navires de tous tonnages et de toutes sortes, aux équipages, à leurs écoles, leur formation et à leur gestion. Inventions et théories vont se cumuler avec les progrès techniques.

Cette même période est marquée par des innovations techniques de première grandeur supportées par une véritable révolution industrielle : la construction d'un système bancaire puissant et moderne en mesure de drainer les capitaux, de réseaux ferroviaires et fluviaux nombreux et performants autorisant les transports pondéreux des armes et des cuirassements dans les meilleures conditions, le développement de la sidérurgie qui maîtrise parfaitement les convertisseurs Bessemer et les fours Martin. Dans le cas de la marine les atouts fondamentaux seront :

1 - L'hélice dont la mise au point fut délicate notamment quant à l'étanchéité des arbres et étambots et pour les questions de trainées. D'abord inférieure à la roue à aube, elle obtient vite un rendement supérieur, à l'abri des coups directs et placés sous la flottaison moins sujette aux caprices des gros temps.

2 - L'obus explosif. C'est une vieille affaire qui date du XVII^e siècle, qui fut reprise par le général Paixhans² qui énonça au début de la Restauration que les obus cylindro-coniques chargés de matières incendiaires et explosives pouvaient être tirés en tir tendu par des obusiers ou des canons classiques. Ils ne se contentaient plus de franchir les murailles ou les coques mais les pénétraient puis explosaient. Restait un sournois problème de mise à feu, les explosions intempestives étant

¹ Dupuy de Lôme Stanislas Charles, Henri, 1816-1885, polytechnicien et ingénieur du Génie maritime, étudia en Angleterre en 1842 la construction des bâtiments en fer et réussira à convaincre la Marine et le gouvernement français à mettre en chantier des navires de ce type. Le Napoléon fut le premier. Il sera suivi par la frégate La Gloire, ses « sister-ships » et de nombreux cuirassés. En 1857, Dupuy de Lôme est nommé directeur des Constructions Navales. Il est considéré comme le créateur de la Marine moderne.

² Le père du « boulet creux. »

fréquentes. De nombreux essais furent réalisés sur les bateaux et, à l'approche des années 50 l'obus explosif condamna à la casse les flottes de guerre existantes.³ Nous retrouverons une question semblable quelques décennies plus tard avec la fin du règne de la poudre noire et le début de celui des poudres et explosifs nitrés et la crise dite de l'obus torpille.

3 - La construction métallique et le blindage qui s'imposa lentement malgré des résistances tenaces, le fer étant réputé non militaire,⁴ apportant longévité, légèreté rigidité des œuvres vives, capacité de transport accrue, prévention des incendies, résistance aux impacts. Les blindages et leurs devis de poids furent aussi critiqués et combattus.

4 - Et puis il y aura bien sûr la révolution de la «chaffuste», la vapeur, dont les progrès furent foudroyants.⁵

5 - Pour la marine marchande, l'abandon du protectionnisme douanier et la pratique du libre échange.

6 - Une politique étrangère et un développement de la diplomatie dans les marines de combat tout autant que marchandes avaient un grand besoin. C'est le développement de la politique coloniale qui vit les flottes de l'empereur fréquenter les eaux de tous les continents : Question d'Orient dont nous reparlerons, campagne balte, campagne du Mexique campagne du Kamtchatka et des Aléoutiennes, protection des côtes de l'AFN... etc.

7 - L'intérêt de Napoléon III, le « capitaine artilleur »⁶, pour sa marine et son aspect technique bousculera les obstacles conservateurs et exploitera les leçons de la guerre de Crimée qui sonnera le glas de la marine traditionnelle en bois : effet dévastateur des obus sur les coques et les superstructures en bois, incomparable succès des vaisseaux mixtes comme par exemple l'exploit du Napoléon « arrachant » le Ville de Paris - vaisseau amiral du piège des Dardanelles, plus personne n'osant nier la nécessité du blindage.

Malgré de violentes querelles d'école comme cela fut le cas pour le choix de la vapeur, la nécessité d'une cuirasse fut vite comprise devant les résultats dévastateurs et la puissance de pénétration des nouveaux projectiles des canons rayés.⁷ sur les vieilles coques en bois.

³ M. Battesti, *La marine de Napoléon III*. 2 tomes. Paris 1997, I : 40sqq.

⁴ Dito p. 41 Il y avait effectivement le problème de réparations de fortune des carènes au combat qui ne pouvaient plus être traitées par charpentage et calfatage comme dans le cas des coques en bois. La question des carénages était aussi plus délicate à maîtriser que pour les coques doublées de cuivre.

⁵ Pour l'ensemble de la période on passera pour la marine et l'industrie de 6,000cv disponibles à 320,000.

⁶ Cf : H. R. Fuher, *Monsieur le capitaine artilleur Napoléon Bonaparte. Nouvelles approches de l'histoire de l'artillerie*. Sous la direction de Ph. Richardot et G. Aubagnac, Paris 2004, 77-92. Cf. également dans le même ouvrage : J.-P. Loosli, *L'artillerie selon le manuel de Louis-Napoléon Bonaparte*, 93-109.

⁷ Diamètre de 18 centimètres. Cependant, lors de la guerre de sécession, les Américains avaient presque uniquement des canons lisses. Le chargement par la culasse, utilisé déjà plusieurs siècles plus tôt, revint en pratique avec les premiers canons rayés. Cependant après 1865 la marine de guerre britannique revint aux canons se chargeant par la bouche et s'y tint pendant les quinze années suivantes. Le mécanisme de culasse s'étant alors simplifié, son adoption devint nécessaire pour permettre une plus

Pour conduire et maîtriser l'attaque des redoutables forts russes de Crimée, les arsenaux de la marine française construisirent en 1855 trois batteries flottantes propulsées par machines alternatives à vapeur, les Tonnante, Lave et Dévastation, qui seront protégées par un assemblage de plaques de fer de 110 millimètres d'épaisseur. Ces batteries flottantes ressemblant aux futurs monitors seront dotées d'une impressionnante artillerie de huit canons modernes de 56 livres. En raison, tout à la fois du dessin peu performant de leurs carènes et de leurs coques, et du manque de puissance rédhibitoire de leurs pauvres machines, elles demeureront mauvaises manœuvrières nécessitant l'usage immodéré de remorques dès que vents et mers seront formés. S'ils se jouèrent globalement en 1855 des tirs des batteries des fortifications de Kinburn, c'est parce qu'ils bénéficièrent d'un puissant appui feu d'un très grand nombre de vieux vaisseaux en bois. Plus de six-cent pièces d'artillerie de calibres importants effectuèrent des tirs de contre-batterie sur les positions des 81 canons des forts impériaux.

Les enseignements tactiques, résolument modernes de cette opération ne sont pas négligeables.⁸

Le premier bâtiment de ligne cuirassé, retentissant succès technologique, sera français: La Gloire⁹, mise en chantier en 1858 et admise au service actif en 1860, conçue par l'ingénieur Dupuy de Lôme tirant les leçons de la guerre de Crimée notamment en ce qui concerne la propulsion des navires provoqua une vive inquiétude en Angleterre. Aussi le second cuirassé sera anglais.¹⁰ Jusqu'alors les marines comprenaient des vapeurs comme navires auxiliaires, ou quelques bâ-

grande longueur du tube du canon, une plus grande rapidité de tir et une meilleure protection des servants. Vers 1880 on eut aussi des canons à tir rapide de 10 à 15 centimètres, lançant de 12 à 15 projectiles à la minute et armant les batteries secondaires.

⁸ W. O. Stevens. et A. Wescott, *Sea Power. Histoire de la puissance navale de l'antiquité à nos jours*. Paris 1937.

⁹ La coque est longue de 78 mètres, pour un déplacement de 5,600 tonneaux soit près de 1,000 de plus que nos frégates modernes. Les machines de 900 chevaux peuvent donner 18 nœuds, vitesse très performante par rapport à celle de nos bâtiments contemporains. Nous entrons dans l'ère du vaisseau mixte car une voilure auxiliaire reste établie pour assurer la relève éventuelle des machines défaillantes, mais aussi pour assurer la stabilité du bateau au près serré. Une ceinture cuirassée en fer forgé de 100 à 129 mm recouvre les œuvres mortes et deux mètres sous la flottaison pour un poids de 840 tonnes. Pour conserver l'équilibre de la frégate Dupuy de Lôme a renoncé à la batterie supérieure et réduit la voilure. Dans la foulée de la Gloire qui lance résolument une série de bateaux ultra modernes nous trouverons notamment les frégates de la classe Provence de 6,000 tonneaux (pièces de 190) et la classe Océan de 8 à 9,000 tonneaux, dotées d'une protection de 200mm.

¹⁰ L'Angleterre qui craignit pour sa suprématie navale et amena immédiatement la construction du Warrior, portant comme la Gloire une mâture complète et un moteur à vapeur. Les 12 centimètres de cuirasse du Warrior s'étendaient depuis 2 mètres au-dessous de la flottaison jusqu'à 5 mètres au-dessus et couvraient 42 % de la surface des œuvres mortes cette cuirasse était à l'épreuve des projectiles de l'époque. Lors de ces premiers débuts de la construction de navires cuirassés, les experts navals étudièrent avec un vif intérêt les combats des navires et plus tard contre les forts lors de la guerre de Sécession américaine.

timents mixtes, mais aucun vaisseau de ligne, tous marchant à la voile comme au 17^{ème} ou 18^{ème} siècle.¹¹

La Gloire ne portait que 36 canons, mais 36 canons rayés de 160 modèle 1858–1860 chargés par la culasse, tirant les nouveaux obus dont nous avons déjà parlé avec 600 mètres de portée soit le double des canons tirant les boulets classiques.

L'Amirauté anglaise avait deux ans de retard lorsque les Français lancèrent les frégates cuirassées en série pour faire de la marine impériale la deuxième flotte au monde, concurrençant même la Royal Navy. Tout cela avec le soutien énergique de l'empereur et l'œuvre inlassable de grands ministres et amiraux. Elle ne sera pas ménagée tout au long d'un règne ponctué de campagnes, guerres et expéditions. C'est à partir de 1653 lors de la question d'Orient, pendant la guerre de Crimée et le siège de Sébastopol, l'opération d'octobre 1855 sur Kinburn et ses puissantes forteresses, à l'embouchure du Dniepr, alors que se prépare une grande et audacieuse offensive de grand style en Baltique¹² et dans le Pacifique,¹³ que sera mis à l'épreuve pour la première fois le nouveau matériel naval qu'il s'agisse des vaisseaux mixtes, de la flotte auxiliaire à vapeur, des paquebots de la marine marchande, sans oublier les prototypes que demeurent le Napoléon et les batteries cuirassées flottantes.

Quel est le bilan quantitatif de la flotte militaire?

Il est impressionnant, particulièrement si nous cumulons la flotte héritée de la monarchie et les unités construites ou lancées grosso-modo entre 1850 et 1870.

¹¹ Dupuy de Lôme proposa de dessiner un vaisseau de 104 canons à hélice doté en son milieu d'une machine à vapeur en réduisant le nombre des pièces d'artillerie à 92 pour compenser le poids et l'encombrement de la machine. Pour le reste rien n'était changé à la voilure, Lancé en 1850, le vaisseau qui s'appela bientôt le Napoléon n'allait pas tarder à faire ses preuves. Non seulement il stupéfia le monde par sa vitesse de 14 nœuds par tous les temps et quelque soit l'état de la mer, mais quand, en octobre 1853 la flotte anglaise, en route pour la Crimée, fut bloquée par des vents contraires à l'entrée des Dardanelles, ses équipages ne virent pas sans dépit le Napoléon franchir les détroits à toute vapeur en remorquant sans effort le vaisseau amiral français et cela malgré la violence du courant. Le Napoléon au combat aurait aisément surclassé malgré ses 92 canons n'importe quels trois ponts ennemis de 100 ou 110 canons. Grâce à son incroyable maniabilité, il aurait pu sans nul doute détruire ou endommager successivement plusieurs adversaires, acceptant ou refusant le combat sous n'importe quel angle, se lançant à l'abordage ou se livrant à volonté à de redoutables tirs d'enfilade. Cependant sa coque, œuvres mortes et œuvres vives, demeurait en bois donc vulnérable à tous les tirs du moment.

¹² A. Reussner et L. Nicolas. *La puissance navale dans l'histoire*. Tome II. 1815 à 1914. Paris 1963, 57.

¹³ En Baltique les alliés enlèvent la place de Bomarsund - Ile d'Aland- en août 1854-détruisent Sveabord dans le golfe de Finlande (août 1855). Au Kamtchatka ils occupent Petropavlovsk (mai 1855). Les alliés préparent alors une opération majeure sur Cronstadt (op. cit. p 58). Tout cela s'achèvera pas le traité de Paris (février-mars 1856)

LA MARINE IMPÉRIALE

NOUVELLES UNITÉS CONSTRUITES DANS LES ARSENAUX FRANÇAIS:

- 11 vaisseaux, dont un de 1^{er} rang¹⁴ et dix vaisseaux de 90 mixtes¹⁵.
- 23 frégates cuirassées.
- 6 frégates mixtes de 1^{er} rang.
- 11 corvettes cuirassées.
- 26 corvettes ou croiseurs.
- 77 ou 78 avisos dont 25 avisos de 1^{ère} classe, 26 de seconde classe, 5 avisos de flottille,
- 2 avisos coloniaux, 6 transports, 7 garde-pêches et 8 garde-côtes, 1 voir 2 avisos à roue de 1^{ère} classe.
- 7 avisos à roue de 2^{ème} classe, 26 avisos à roues coloniaux, 4 avisos à roues de flottille.
- 38 canonnières dont 21 de 1^{ère} classe.
- 19 batteries flottantes et 5 bombardes.
- 27 transports classiques.
- 11 transports-écuries.
- 11 gabares de transports.
- 21 bâtiments de servitude divers.

ARMEMENT DIT «DE FLOTTILLE»

- 30 goélettes à voile, 20 cotres et bricks, une petite centaine de chaloupes canonnières, une quarantaine de remorqueurs, chaloupes, péniches ou chalands et lorchas¹⁶
- 10 yachts impériaux et « un » sous-marin.
- Il faut ajouter à ce brillant palmarès les navires étrangers achetés ou affrétés et armés en guerre, soit 21 bâtiments divers, 28 transports et la bagatelle de 80 transports polyvalents
- (Troupes, chevaux et vivres) pour la seule guerre de Crimée alors que les navires hôpitaux étaient des bâtiments civils réquisitionnés.

Le sous-marin ci-dessus mentionné implique quant à lui une attention particulière. Il s'agit du premier « vrai sous-marin » français¹⁷, le « Plongeur » lancé à Rochefort¹⁸ le 16 avril 1863 sur plan de 1858 du capitaine de vaisseau Siméon Bourgeois et de l'ingénieur du génie maritime Charles Brun. Il mesure, ce qui en fait un bâtiment important, 42 mètres de long pour 6 de large, jauge 450 tonneaux pour 4

¹⁴ Selon la classification en rangs et classes adoptée officiellement en 1856 et légèrement différente de celle de l'Ancien régime.

¹⁵ Pour mémoire les unités mixtes possèdent une ou des machines alternatives à vapeur mais conservent le gréement type de leur classe.

¹⁶ Lorchas : Il s'agit de quinze jonques (à voiles) du Fleuve Jaune, originaires de Foutcheou et de Kwan-Tung-Canto, achetées en Indochine en 1861 avec un équipage de 19 hommes. Dix d'entre elles rallieront Brest et Toulon. [Augustin JAL : Glossaire nautique, 942. Bonnefous et Paris. Dictionnaire de la Marine à Voile. 2^{ème} édition Arthus Bertrand. Paris 1856.] Embarcations connues avant leur acquisition.

¹⁷ Voir pour cela : H. Ortholan, *La guerre sous-marine*, Paris 2007, 14 sqq.

¹⁸ J.-P. Rochefort, *Les constructions navales à Rochefort*. Paris 2003.

nœuds en surface. Il est propulsé par un moteur à air comprimé. Pas réellement brillant, accumulant les problèmes à tous les niveaux mais précurseurs et ouvrant une nouvelle route, il sera désarmé en 1867.

Pour achever cet inventaire voici la liste succincte des bâtiments armés en service actif sous le second empire mais construits avant 1850 :

BÂTIMENTS CONSTRUITS AVANT 1850

- 49 vaisseaux, dont 9 de 110 à 120 canons, 13 de 100 dont 3 à voiles et 10 transformés en mixte, 16 de 90 dont 14 transformés, 5 de 80 et 6 vaisseaux de 74.
- 56 frégates dont douze frégates à voile, 6 qui sur chantier furent transformées en mixte, 24 frégates de second rang, 10 à voile et 14 en mixte, 11 frégates de 3^{ème} rang.
- 4 corvettes à roues de 1^{ère} classe et 21 de seconde.
- 8 corvettes à voile de 1^{ère} classe, 8 corvettes de 32 canons à gaillard et batteries couvertes, 30 corvettes du même type mais de 30 canons et 6 corvettes à voile de 2^{ème} classe.

Il faut ajouter à cela les transports-écuries, les corvettes de charge ex flûtes, les gabares, bombardes, chebecs, remorqueurs, citernes, chasse-marées, anciennes frégates à roues, les avisos à voile et à roues de 1^{ère} et seconde classe, les vieilles corvettes avisos et corvettes de 24 et tous les bâtiments de flottille : goélettes, cotres ou cutters, bricks, péniches, paquebots poste, canonnières-bricks, avisos coloniaux à roues, etc.

Il n'est pas difficile d'imaginer la puissance économique de cette flotte et l'expansion des ports et arsenaux qui en découlera.

Si les aspects techniques et technologiques demeurent prépondérants, les bouleversements les plus profonds issus de cette révolution navale concernent le personnel, son recrutement, sa formation et sa gestion.

Avec l'apparition de toutes ces nouvelles techniques, dans le domaine notamment des machines et de l'artillerie, les conditions de recrutement se modifient complètement et la Marine va pouvoir enfin puiser dans les ressources de l'intérieur du pays et s'affranchir du carcan du recrutement côtier et portuaire des inscrits maritimes, et du système des compagnies qui n'avait jamais permis de concilier les intérêts de la marine militaire et du commerce, tout en provoquant la plus vive hostilité de la part des intéressés.¹⁹

Avec la réduction de la mâture et par voie de conséquence du nombre des boscos et la limitation quantitative de l'artillerie, les nouveaux bâtiments se contentent d'équipages nettement plus réduits que les vaisseaux des époques antérieures. 500 à 750 hommes suffiront à la bonne marche à la vapeur et ou à la voile des frégates cuirassées alors qu'il en fallait largement plus de 1,000 à 1,100 sur les vaisseaux à trois-ponts. Avec 300 matelots, les corvettes se montreront encore moins exigeantes.

¹⁹ Ph. Masson, *Histoire de la Marine*. Tome II. *De la vapeur à l'atome*. Paris Charles-Lavauzelle 1992.

Indépendamment de cette réduction, la composition du personnel subit, elle aussi, une modification radicale. Avec la limitation croissante de la voilure, le gabier, l'oiseau rare issu de la navigation au long cours, voit son importance singulièrement diminuer, avant d'être ravalé au rôle de matelot sans spécialité quand la voile aura totalement disparu. En fait, la marine nouvelle exige, en nombre croissant, des spécialistes, chauffeurs, mécaniciens, timoniers, canonniers, en attendant, avant la fin du siècle, des torpilleurs, des électriciens et des radios.

Pour commencer, le Second Empire militarise le personnel des chauffeurs et mécaniciens, jusque-là à demi-civil. Issus d'écoles techniques, ces spécialistes peuvent accéder aux grades de mécanicien principal et de mécanicien chef. Un cadre nouveau, dont l'importance ne cessera de s'affirmer, apparaît ainsi à côté de celui des officiers de marine traditionnels. En réalité, l'exigence d'une formation technique se généralise de 1856 à 1868 par la multiplication des spécialités associées à des écoles comme celles de canonnage, de timonerie ou de fusiliers.

Au total, la mutation est profonde par rapport à l'ancienne marine où, indépendamment des gabiers confirmés, virtuoses des « manoeuvres hautes », la grande masse des matelots était composé d'hommes interchangeables aptes aussi bien aux « manoeuvres basses » qu'au service de l'artillerie. En revanche, la marine nouvelle n'accepte plus que des techniciens, au sens fort du terme, recrutés, en tant que volontaires ou conscrits, dans les milieux industriels de l'intérieur du pays.

Dans ces conditions, les pêcheurs et les marins de l'inscription maritime ne trouvent plus que difficilement leur place à bord des nouvelles unités dans la mesure où subsiste encore une voilure qui ne disparaîtra complètement qu'à partir de 1880. La guerre de Crimée n'en constitue pas moins le chant du cygne du système des classes, tout en soulignant une fois de plus les énormes inconvénients. Les levées de troupes exceptionnelles auxquelles la marine procède de 1853 à 1856, désorganisant le travail des flottes armées au commerce et la pêche, provoquent la colère des inscrits maritimes, sans pour autant fournir à flotte de combat et de transport militaire les effectifs dont elle aurait largement besoin.

Aussi, avec la mutation navale qui intervient dès 1860, le gouvernement impérial allège les obligations du système. Il est progressivement admis que les inscrits ne devront plus que six années à l'État et qu'ils bénéficieront d'avantages substantiels s'ils acceptent de s'acquitter de cette obligation en une seule fois. A cette date, le système des classes ne constitue plus qu'un appoint pour une marine de 30,000 hommes en temps de paix, finalement composée de volontaires, d'appelés et d'inscrits, amalgamés dans un corps permanent, homogène et militaire.

Ajoutons tout de suite que cette modification majeure du recrutement dérive naturellement du bouleversement qui s'adresse au navire, à la composition des équipages et même à leur mentalité. Avec ses systèmes d'armes de plus en plus complexes, concernant aussi bien la marche que le combat, le bateau de guerre moderne s'identifie à une usine. Engels s'empresse alors de souligner le phénomène. Il constate que « non seulement la fabrication mais la manœuvre même de l'instrument de la force sur mer, le navire de combat, est devenue une branche de la grande industrie moderne »²⁰.

²⁰ M. Battesti, « L'évolution des techniques et de la Marine impériale durant la décennie 1860. » dans *La Marine de Napoléon III.*, 671sqq.

Au niveau des hommes, une coupure fondamentale se produit ainsi, au cœur même du bâtiment entre le personnel du pont constitué de spécialistes en nombre croissant, canonniers torpilleurs, fusiliers, timoniers et bientôt électriciens et radios, et le personnel de la machine relégué à l'étage inférieur du second entrepont, au plus près des bas-fonds du navire où ils plongent vêtus de bleu pour le travail. Cette coupure se répercute au niveau des cadres. Aux officiers de pont toujours chargés de la manœuvre et du combat s'ajoutent les officiers mécaniciens. Il faudra d'ailleurs attendre, dans la plupart des marines, la seconde moitié du XX^e siècle, pour assister à la création d'un corps unique d'officiers.

Indépendamment d'une spécialisation croissante, d'un travail à bord qui s'apparente de plus en plus à celui de l'atelier, une autre différence radicale sépare encore le navire de guerre moderne de l'ancien bâtiment à voiles. Dans le passé, la quasi-totalité de l'équipage participe au combat, un combat toujours rapproché. Avec la révolution navale, la grande majorité des hommes, isolés dans des compartiments à l'intérieur du bateau, est absorbée par des tâches de fonctionnement et de contrôle. Seule, une minorité, depuis la passerelle, dans le réduit ou dans les tourelles, joue un rôle dans la bataille. Quelques dizaines d'hommes seulement sur plusieurs centaines ont une vue plus ou moins partielle et fugitive de l'adversaire, avec l'augmentation croissante des distances de combat.

Avec cette mutation, les marines n'éprouvent plus de difficultés de recrutement. Appelés ou volontaires proviennent des régions industrielles de l'intérieur, parmi les jeunes bénéficiant d'une qualification professionnelle ou désireux d'acquérir une solide formation technique. Phénomène plus important encore, la répugnance à servir à bord des navires de guerre disparaît, en raison de l'amélioration constante des conditions d'existence.

Les hommes disposent, en effet, de bâtiments chauffés, bientôt éclairés à l'électricité, d'une nourriture variée et saine, d'une eau pure, de postes où ils peuvent s'isoler. Le scorbut, les épidémies sont en régression constante pour disparaître à la fin du siècle. Les progrès de la navigation rendent les accidents de mer de plus en plus rares. Les nécessités de ravitaillement en combustible se traduisent par des escales fréquentes et l'attrait des croisières lointaines contribue à renforcer le courant des engagements. Contrairement à ce qui se passait à l'époque ancienne, la condition du marin apparaît maintenant plus enviable que celle du soldat de l'armée de terre et les engagements ne manqueront pas.

En revanche, le changement radical de la nature du recrutement aura de conséquences importantes sur la mentalité des équipages. Les jeunes matelots issus en majorité de centres industriels, ayant eu de bonne heure l'expérience de la vie professionnelle, voire même de l'action syndicale, se plieront beaucoup plus difficilement que leurs aînés, issus des milieux maritimes traditionnels, aux contraintes de la discipline militaire et aux exigences de la vie à bord. Surtout, ils manifesteront une très grande sensibilité sur le plan politique. Ce n'est pas un hasard si de violentes mutineries éclateront dans la plupart des marines, à la fin de la première guerre mondiale, et si les matelots se montreront souvent à la pointe de l'action révolutionnaire, tout particulièrement en Allemagne et en Russie.

LA MARINE IMPERIALE

L'objet de cette communication n'était pas de traiter de l'expansion coloniale de la France ni des ambitions de l'Empereur tant en Chine qu'en Amérique. Nous soulignerons cependant que c'est la marine nouvellement recrée, pleinement mise à contribution, par la très active politique étrangère de Napoléon III, marine de guerre tout autant que marine marchande, qui sera un des principaux moteurs de l'expansion de la France dans le monde et de sa prospérité économique. Non seulement les arsenaux métropolitains²¹ furent réformés, agrandis, modernisés mais la France couvrit les mers et les océans du monde entier, de l'Atlantique au Pacifique, sur les côtes d'Afrique et de Cochinchine, d'un véritable réseau de bases de toutes sortes, de stations, comptoirs, points de charbonnage, et de véritables arsenaux tels Dakar et Saigon. Chaque année, plus de 300 bâtiments ont été armés en permanence et maintenus en conditions opérationnelles. Comme le souligne Michèle Battesti le Second Empire a duré 213 mois et seuls pendant 21 de ces derniers, la marine de guerre et les flottes marchandes qui l'assistaient ne se retrouvèrent pas en campagne.

Pendant dix-huit ans Napoléon III, qui s'est attaché à moderniser la flotte et les arsenaux de la métropole a hissé la marine française au second rang des puissances maritimes, ce qui a coûté à la France la bagatelle de 3,6 milliards de francs.²²

²¹ Pour l'arsenal de Rochefort, par exemple, cf. SHD-marine Rochefort Série C Forces maritimes. Archives et répertoire 3C Restauration, 1892.

²² M. Battesti, « Les points d'appui de la flotte française de la première moitié du XIX^e-siècle jusqu'à la Première Guerre mondiale. » dans *Comité de l'histoire de l'armement. Les bases et arsenaux français d'Outre-mer du second empire à nos jours*, Paris 2002, 11-32.