

# La puissance maritime Une absente des mentalités française

Étienne Taillemite  
De l'Académie de Marine

Dans un des derniers articles qu'il ait rédigés avant sa disparition prématurée, le regretté François Furet posait une question essentielle qui n'a connu que trop peu d'échos chez les historiens : la France est-elle autiste ? N'a-t-elle pas eu, tout au long de son histoire, un penchant prononcé à ignorer le monde extérieur pour se replier dans une sorte d'autarcie, comme si les contacts avec les mondes extérieurs lui inspiraient une sorte de crainte et d'angoisse ? Bien des éléments inclineraient à répondre par l'affirmative. En effet, **à l'exception de brefs moments, la France n'a guère cessé de méconnaître le rôle de la puissance maritime dans la vie des peuples, aussi bien dans ses aspects militaires que dans ses fonctions économiques et culturelles.** Celle-ci était capitale en raison des possibilités infinies qu'offre la mer comme facteur d'ouverture sur le monde et de contacts entre civilisations différentes.

Dès la construction du royaume capétien, né, faut-il le rappeler au milieu des terres, la France ne manqua jamais une occasion de choisir le continent plutôt que le grand large et cette orientation lui fera prendre, à bien des époques, un retard grandissant sur les nations de pointe : villes maritimes italiennes, Portugal, Espagne, Angleterre, Pays-Bas et, plus tard, Etats-Unis. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, le royaume, qui n'est plus tout à fait terrien puisqu'il a acquis des rivages maritimes assez larges et variés sur la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée, manque un virage déjà capital : celui qui fit préférer les routes maritimes à celles de terre pour relier la Méditerranée à l'Europe du Nord et c'est ainsi que furent progressivement ruinées les foires de Champagne. Personne, semble-t-il, n'en fut conscient à l'époque et il faudra attendre Fernand Braudel pour que les historiens français prennent enfin conscience de ce premier tournant manqué dont les conséquences allaient être fort lourdes en mettant le royaume à l'écart des premiers grands circuits maritimes internationaux.

La méconnaissance persistante de l'importance des espaces maritimes entraîna une autre conséquence : l'absence de la France dans la première vague des découvertes. Tandis que Portugais et Espagnols désenclavaient l'Europe et ouvraient vers l'Amérique, l'océan Indien et l'Extrême-Orient des routes nouvelles aux immenses possibilités commerciales, les Français gaspillaient leur énergie dans les vaines guerres d'Italie et quand ils finirent par entreprendre enfin quelques tentatives, celles-ci furent conduites avec des moyens si dérisoires qu'elles ne pouvaient aboutir qu'à l'échec. Les marins français n'étaient pourtant pas absents des mers lointaines puisqu'on les vit, au moins dès le début du XVI<sup>e</sup> siècle, pêcher la morue à Terre-Neuve, faire du commerce et de la piraterie au Brésil, aux Antilles, dans l'océan Indien mais tout cela n'était qu'initiatives assez désordonnées et menées sans esprit de suite. La France de cette époque n'a pas eu son Henri le Navigateur.

## *Deux Frances opposées l'une à l'autre*

Dés ce moment, s'ébauche la constitution de deux Frances opposées l'une à l'autre, si bien analysées par Edouard W. Fox<sup>1</sup> : **celle des ports et des régions côtières, tournées vers l'extérieur, ne manquant pas d'ambitions commerciales et cherchant à s'intégrer dans les courants internationaux, et l'autre, celle de l'intérieur, ignorante de la notion même de puissance maritime et de l'importance grandissante que prenait celle-ci dans la vie des nations.** Or, le drame français provient sans doute du fait que le pouvoir politique resta toujours entre les mains de la seconde de ces Frances et ne se soucia que très épisodiquement de la première. Le fait que cette tournure d'esprit dans notre classe politique ait perduré à travers tous les changements de régimes montre bien qu'il s'agit d'une tendance extrêmement profonde.

Il est étrange de constater que les rois de France, jusqu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle, ne soient que fort peu préoccupés de puissance maritime et qu'ils n'aient guère perçu les inconvénients de l'inexistence d'une flotte nationale. Il leur semblait tout à fait normal de recourir à l'étranger pour les navires comme pour les équipages et les chefs lorsque le besoin s'en faisait sentir, comme au temps des Croisades. On n'a peut-être pas assez remarqué que la guerre de Cent Ans commença pour le royaume par un désastre naval, l'Écluse, aux conséquences aussi catastrophiques, toute proportion gardée, que celui de Trafalgar. À l'exception de Charles V qui créa avec Jean de Vienne la première flotte royale, les souverains français ne prêtaient guère attention aux questions maritimes. N'est-il pas symptomatique que, si Charles VII et Louis XI décidèrent la création d'une armée permanente, ils ne pensèrent pas un seul instant à constituer parallèlement une marine pourtant indispensable à un royaume dont les rivages maritimes ne cessaient de s'étendre. Il faudra près de deux cents ans pour rattraper ce retard.

François I<sup>er</sup> fut sans doute le premier roi de France à prendre quelque peu conscience du rôle que les océans commençaient à jouer dans la politique nationale. C'est pourquoi il prit l'initiative de lancer Verrazzano et Jacques Cartier à la découverte des côtes américaines. Malheureusement, il ne s'agissait pas de politique suivie et le roi préféra bientôt se consacrer aux affaires européennes, sans se rendre compte que son ennemi, l'empereur Charles-Quint, se trouvait infiniment plus vulnérable dans les immenses communications maritimes de son empire éclaté que dans ses possessions terrestres. Henri II n'oublia pas les projets de son père et, mieux encore, tenta, le premier depuis Charles V, de mettre sur pied une législation maritime. C'était un premier pas vers la création d'une marine royale ? L'édit d'avril 1554 marqua une étape importante en stipulant que désormais le roi seul pourvoirait aux offices des amirautes.

Plus encore, l'ordonnance de septembre 1555 « *sur le fait de la marine et amirauté* » était un document fort détaillé qui, à bien des égards, annonçait un peu plus d'un siècle à l'avance, les grandes réformes de Louis XIV et de Colbert. Il en sera de même d'Henri III, à l'origine lui aussi, d'une législation réformatrice trop négligée par les historiens de la Marine. Les lettres patentes du 12 février 1576, celles du 24 juin 1582, enfin l'édit de mars 1584 auraient marqué des progrès essentiels si la conjoncture politique désastreuse liée aux interminables guerres de religions ne les avait empêchés de produire leur effet<sup>2</sup>. Sur mer, les tentatives de Villegagnon au Brésil et de Ribault en Floride, certes soutenues par le roi mais menées avec des moyens beaucoup trop réduits, n'avaient aucune chance de réussir. Coligny fut sans doute une des rares personnalités de l'époque à concevoir une vision plus large de la

---

<sup>1</sup> Fox (Edouard W.), *L'autre France. L'histoire en perspective géographique*. Paris, 1973.

<sup>2</sup> Voir à ce sujet : Taillemite (Étienne), *Les ordonnances de marine au XVI<sup>e</sup> siècle, dans la France et la mer au siècle des grandes découvertes*, sous la direction de Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi. Paris, 1993, pp.55-68.

stratégie et à prendre conscience des fragilités de l'empire espagnol d'Amérique, mais les guerres de religions bloquèrent pendant plus d'un demi-siècle toute réalisation durable.

On l'a dit et répété à juste titre, Richelieu fut en France le premier théoricien de la puissance maritime dont il avait remarquablement saisi tous les aspects : militaires avec d'une part la force de dissuasion que constituait une flotte puissante et disponible, d'autre part l'importance capitale de la guerre des communications maritimes, économique aussi avec le poids grandissant de la mer dans le commerce européen entré déjà dans la voie de la mondialisation. Contrairement à François I<sup>er</sup>, Richelieu comprit que la faiblesse potentielle de l'ennemi espagnol résidait dans l'étirement infini de ses lignes de communications entre ses diverses parties européennes, américaines et extrême-orientales de sorte que c'était sur mer qu'il convenait aussi de faire des efforts. L'importance vitale d'une flotte permanente s'imposait donc à un roi qui venait de subir l'humiliation d'être obligé de recourir à des navires et à des marins étrangers pour réprimer la révolte de ses sujets protestants. **Ce décalage de deux siècles entre la création de l'armée et de la marine permanentes est bien le révélateur de l'absence de la mer dans les mentalités françaises.**

En effet, dès cette première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, une ébauche de la mondialisation des échanges commerciaux et culturels était en marche avec l'ouverture de mondes nouveaux et la France hésitait à s'engager dans cette voie, pour ne pas dire quelle s'y refusait. Révélateur aussi le fait que les grandes compagnies de commerce maritime n'apparaissent en France que plusieurs décennies après celles de Hollande et d'Angleterre et encore ne furent-elles pas des créations spontanées dues à l'initiative de négociants, donc de professionnels, mais des entreprises étatiques suscitées par le pouvoir politique, ce qui explique leurs difficultés et leurs échecs. Le faible écho qu'elles rencontrèrent dans le monde du négoce démontrait, aussi bien au temps de Richelieu qu'à celui de Colbert, la frilosité de celui-ci, mais aussi le refus de voir l'Etat s'immiscer dans les affaires commerciales. Ce retard, en tout cas, fut très lourd de conséquences car lorsque les Français se décidèrent enfin à s'intéresser au grand commerce maritime mondial, beaucoup de positions déterminantes se trouvaient déjà occupées par des rivaux qu'il sera extrêmement difficile de déloger.

Ce premier essai d'insertion de la France au rang des puissances maritimes dû aux efforts de Richelieu, va être compromis, dès la mort du cardinal, par les troubles politiques de la Fronde dont l'une des conséquences, peu remarquée par beaucoup d'historiens, fut de faire tomber la Grande Maîtrise de la navigation entre des mains incompétentes. Heureusement, Louis XIV et Colbert reprendront avec une vigueur nouvelle et dans des conditions plus favorables les projets de leur prédécesseur, ce qui permettra d'obtenir des résultats d'une ampleur jamais atteinte auparavant, aussi bien dans le domaine de la construction de la grande flotte avec ses arsenaux, ses structures administratives, ses cadres nommés par le roi que dans celui d'une présence française accrue dans l'économie maritime.

### *Les éléments de faiblesse de la France maritime*

Néanmoins, dès cette époque, apparurent des éléments de faiblesse qui se révéleront récurrents dans l'histoire des relations du pays avec la mer. On peut les regrouper sous quatre rubriques : **le manque de continuité dans l'effort, en particulier financier, une vision stratégique qui restera presque toujours beaucoup trop uniquement européenne, un courant de contestation qui, périodiquement nia pour la France la nécessité de posséder une marine, courant qui s'exprimera jusqu'à l'époque contemporaine, enfin le très faible intérêt porté par l'opinion publique et par la classe politique aux questions maritimes dont on peut relever de multiples témoignages tout au long de notre histoire.**

## *Le manque de continuité dans l'effort financier*

Le manque de continuité dans l'effort sera presque toujours la première de ces faiblesses et la Marine se trouvera le plus souvent la principale victime des difficultés financières de l'Etat. Elle en souffrira dans les vingt dernières années du règne de Louis XIV au point de recourir abondamment au système des armements mixtes, financés par des entrepreneurs privés, plus encore pendant la majeure partie du règne de Louis XV. Avec celui de Louis XVI survient un des rares moments où la flotte bénéficiera d'une priorité qui lui assurera à la veille de la Révolution, un degré de puissance et d'efficacité qu'elle ne retrouvera que sous le Second Empire.

Puis survient la crise révolutionnaire qui s'attache à démolir tout ce que l'ancien Régime avait patiemment construit, ce qui entraîna une série de désastres prévisibles. **Napoléon, de son propre aveu, ne s'intéressa à la marine que « par boutades » et ne cessa de poursuivre une chimère : vaincre la mer par la puissance de la terre.** Ce fut évidemment le contraire qui arriva et le principal résultat de cette politique fut d'assurer pour un siècle la suprématie britannique dans le monde. La Restauration et la Monarchie de Juillet mesurèrent toujours aussi chichement que possible les ressources à une marine qui reprenait cependant sa place sur tous les océans. Symbole de ces incohérences, le port et arsenal de Cherbourg commencé sous Louis XVI, ne sera achevé que par Napoléon III.

**Le Second Empire, en effet, tranche vivement avec les périodes précédentes.** Il constitue un de ces moments privilégiés, exceptionnels dans notre pays, où le souverain lui-même, riche de son expérience anglaise, s'intéressant aux questions maritimes, une véritable politique globale fut élaborée et mise en œuvre avec continuité aussi bien dans le domaine de la flotte de guerre, alors à la pointe du progrès technique, que dans celui du grand commerce maritime avec la création des grandes compagnies de navigation. Napoléon III, et ses biographes l'ont trop peu remarqué, fut un des rares chefs d'Etat Français à se préoccuper d'introduire des marins et des armateurs dans les conseils du gouvernement, les amiraux étaient alors ès qualité sénateurs, et à tenir compte de leurs avis. Ainsi, **pendant une vingtaine d'années, la politique maritime française connut une heureuse et rare cohérence.**

La Troisième République ne poursuivit pas dans le même sens. Méconnaissant totalement le rôle joué par la Marine pendant la guerre franco-prussienne, les gouvernements dirigés par Thiers et ses successeurs sacrifièrent la flotte en réduisant de manière radicale les budgets et les programmes.

La grande flotte construite sous le Second Empire s'usa rapidement, d'autant plus que, par suite d'une nouvelle incohérence, elle fut constamment mise à contribution par une politique d'expansion coloniale en passe de faire de la France une puissance véritablement mondiale puisque possédant désormais des intérêts sur toutes les mers du monde. Ce fut aussi le moment où la flotte marchande, encore la troisième du monde sous le Second Empire, entra dans une période d'affaiblissement prolongé provoquée, en partie tout au moins par le mauvais choix **d'une législation archaïque encourageant la voile au détriment de la vapeur.** Cette distorsion entre le déclin des forces navales militaires et marchandes et la politique ambitieuse d'expansion coloniale qui ne pouvait manquer de provoquer des conflits avec l'Angleterre, l'Italie et l'Allemagne, montre à quel point la classe politique de cette époque ne possédait vraiment aucune notion de ce qui constituait la puissance maritime. Cette situation, encore aggravée par l'incohérence des idées stratégiques consécutives aux polémiques provoquées par les théories soutenues par la Jeune École à partir des années 1880, durera malheureusement jusqu'à la veille de la première guerre mondiale.

Celle-ci trouvera la flotte de combat, tombée du troisième au cinquième rang mondial, en pleine tentative de réorganisation qui, bien sur, tourna court en raison du conflit. La leçon

ne fut pas totalement oubliée puisque l'entre deux guerres mondiales vit la marine, grâce à des personnalités comme Georges Leygues et François Pietri, bénéficiaire d'une politique relativement cohérente bien que le Parlement ait toujours refusé de voter un véritable statut naval valant programme à long terme.

### *Une vision stratégique beaucoup trop uniquement européenne*

Deuxième durable faiblesse : une vision beaucoup trop européenne des problèmes. Certes Colbert puis Jérôme de Pontchartrain tentèrent de développer une large ouverture vers le monde extérieur, vers les Antilles, l'Amérique du Nord et du Sud, le Levant, l'océan Indien, mais dès cette époque, de graves erreurs stratégiques furent commises. Dans son *Journal d'un voyage aux Indes*, Robert Challe raconte une conversation qu'il eut en 1690 à Pondichéry avec François Martin, fondateur de cette ville. Celui-ci lui exposa qu'il s'efforçait vainement de faire comprendre à Versailles que ce n'était pas à Amsterdam qu'il fallait attaquer la puissance hollandaise mais à Batavia où se trouvait la source de sa prospérité commerciale. Personne ne voulut écouter ce sage conseil et l'océan Indien restera le parent pauvre de la marine royale, ce qui explique l'échec final de la politique française aux Indes. La Bourdonnais l'avait parfaitement compris, mais ne put faire prévaloir ses vues. On pourrait multiplier les exemples de cette absence, chez les hommes politiques français, y compris les plus brillants de vision stratégique mondiale. Laisser en 1704, les Anglais s'installer à Gibraltar, fut aussi désastreux à long terme que de leur abandonner le Cap en 1806. La France laissait ainsi sans réagir sérieusement, poser des verrous stratégiques qui compromettaient gravement les mouvements de ses escadres et de ses flottes marchandes.

**L'un des champions dans l'ignorance stratégique fut certainement Talleyrand qui se refusa toujours à voir plus loin que l'Europe continentale.** Dès 1797, tentant des négociations de paix avec l'Angleterre, ne proposait-il pas d'entrée de jeu de lui céder le Cap, quelques îles des Antilles, des comptoirs aux Indes, ce qui montre à quel point il méconnaissait l'importance stratégique et commerciale de ces positions. Au Congrès de Vienne en 1814, le même Talleyrand abandonna sans la moindre discussion l'Île-de-France, base essentielle dont la perte interdisait à la France toute politique sérieuse dans l'océan Indien. Ce fut au milieu de l'indifférence générale que la marine et les positions françaises dans le monde se trouvèrent les grandes victimes de ces traités de 1815 qui annihilèrent les efforts de reconstitution entrepris par Decrès après Trafalgar. Napoléon s'en indignait à Sainte Hélène, mais lui-même s'était distingué à maintes reprises par une égale incompréhension vis-à-vis des intérêts maritimes français.

Lors des négociations de la paix d'Amiens en 1802, Cambacérès, qui était très lié avec les milieux de la banque et du commerce international, fit préparer toute une série de mémoires sur les positions commerciales françaises dans l'océan Indien, en Chine, aux Antilles, au Levant, en Amérique Latine, sur les pêches à Terre-Neuve, sur le commerce avec les Etats-Unis. Il avait ainsi réuni une documentation considérable pour tenter de convaincre Bonaparte de l'importance de ces sujets. En vain, « *il n'obtint aucun résultat et les relations économiques ne reçoivent pas droit de séjour à Amiens.* » Ni sa maîtrise du sujet, ni sa capacité de persuasion n'entamèrent la décision de Bonaparte. Admettre l'existence d'une puissance économique qu'il ne maîtrise pas et qui pourrait s'opposer à la stratégie politique qu'il élabore lui apparaîtrait suicidaire. Cette incompréhension de la réalité à venir est la faille fatale du si bel édifice<sup>3</sup>. Il est vrai que selon Chaptal, Napoléon détestait le commerce et les commerçants qu'il accusait de n'avoir « *ni foi, ni patrie* »<sup>4</sup>. Ce ne fut donc pas un hasard si

<sup>3</sup> Chatel de Brancion (Laurence), *Cambacérès, maître d'œuvre de Napoléon* Paris, 2001, p. 331.

<sup>4</sup> Villepin (Dominique de) *Les cent jours ou l'esprit de sacrifice*, Paris, 2001, p. 270.

Bordeaux, en 1814 accueillit avec allégresse la chute de l'Empire et si, lors du plébiscite de 1815 sur l'Acte additionnel aux constitutions de l'Empire, toutes les régions maritimes de Dunkerque à Nice votèrent massivement contre le retour d'un régime qui les avait ruinées. Contrairement à Richelieu, Napoléon n'a jamais voulu comprendre que lorsque l'ennemi principal est une puissance maritime, c'est sur ce théâtre qu'il faut le combattre et que le blocus continental, idée typique de terrien, était une absurdité. Si l'Empereur avait voulu mettre l'Angleterre à genoux, c'était dans ses lignes de communication maritimes qu'il fallait l'attaquer alors qu'il était parfaitement vain d'épuiser son armée de Madrid à Moscou. Pitt, lui, l'avait parfaitement compris dont toute la politique était axée jusqu'à l'obsession sur le contrôle des routes maritimes vitales.

Cette méconnaissance de la nécessité d'une stratégie mondiale se prolongera jusqu'à l'époque contemporaine, malgré la constitution du second empire colonial. Seul, le Second Empire esquaissa la création d'un réseau de bases navales au-delà des mers, mais l'effort ne fut pas poursuivi après 1870 de sorte qu'en 1940 la flotte ne disposait hors d'Europe, en dehors de Bizerte, d'aucune possibilité d'appui et d'entretien. Dans un rapport au ministre du 24 janvier 1939, l'Amiral Darlan écrivait : « *Durant les vingt dernières années, notre politique a été idéologique, orientée vers la terre et exclusivement européenne alors qu'elle aurait dû être réaliste, maritime et mondiale.* » En réalité, il en était ainsi depuis bien plus longtemps et **lorsque des marins aux vues larges comme les amiraux Darrieus ou Castex tentèrent de sortir la politique française de ses obsessions européennes, ils ne réussirent jamais à se faire entendre.** Lorsque l'amiral Darrieus faisait campagne en faveur de l'industrialisation de l'Afrique du Nord, lorsque l'amiral Castex développait sa théorie des arrières et soutenait qu'en cas de conflit en Europe, le gouvernement français devrait aller aussitôt s'installer à Marrakech, personne, dans le monde politique ne prêta la moindre attention à ces vues audacieuses. Et pourtant si leurs auteurs avaient été écoutés en temps utile, les données de la situation en juin 1940 s'en seraient trouvées totalement modifiées avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer.

### ***Un courant de pensée qui nie pour la France la nécessité de posséder une marine***

Une troisième cause de faiblesse particulièrement grave se situa dans ce courant de pensée refaisant périodiquement surface qui prétendait démontrer que la France n'avait aucun besoin d'une marine et que la puissance maritime était comme étrangère à son génie. **Sully fut sans doute le premier homme d'État à soutenir que la navigation était contraire au naturel des Français.** Isaac de Razilly rappelle que, vers 1625, on entendait couramment émettre dans les conseils du roi l'idée que « *la navigation n'était point nécessaire à la France, que les habitants d'icelle avaient toute chose pour vivre et s'habiller sans rien emprunter de ses voisins, partant que c'est une erreur de naviguer.* »

Cette tendance au repli sur soi, à l'idéal d'une économie fermée et à une défense purement terrestre va revenir périodiquement, dès le règne de Louis XIV avec Louvois dont l'hostilité à tout ce qui était maritime fut constante. Pour lui, les activités sur mer se limitaient à la défense des côtes, mission qui pourrait être remplie par l'armée de terre. Alors que, pendant la guerre de succession d'Espagne, la flotte, en protégeant les routes de l'Atlantique et les liaisons avec l'Amérique espagnole, avait puissamment contribué à sauver le royaume de la famine et de la banqueroute, le courant hostile reprit de plus belle après 1715 et s'épanouit sous la Régence et durant le ministère du cardinal de Fleury, à la fois pour des raisons diplomatiques et financières. Philippe d'Orléans comme Fleury ne voulait causer aucune peine à l'allié anglais et de plus, le cardinal, féru d'économies mal entendues, aurait volontiers liquidé toutes les escadres sous le prétexte qu'elles coûtaient cher. Politique

parfaitement absurde au moment où suivant le mot de Fernand Braudel on assistait à « *l'explosion de l'Europe sur toutes les mers du monde* » et où le commerce français participait largement à ce mouvement qui assurait la prospérité de Bordeaux, de la Rochelle, de Nantes, de Marseille et de quelques autres ports. On connaît le mot de Louis XV sur la prétendue impossibilité d'avoir en France une marine « *autre que celle de Monsieur Vernet* » alors que tout démontrait le contraire. **L'incompréhension la plus totale était donc installée au sommet de l'Etat.**

Ce courant négatif, refoulé pour un temps par la guerre d'Amérique, s'exprimera à nouveau avec vigueur après 1815, époque où certains auteurs préconisèrent l'abandon de toute force navale sous le prétexte que les guerres de la Révolution et de l'Empire avaient démontré que la flotte coûtait très cher et ne servait à rien puisqu'elle avait accumulé les défaites d'Aboukir à Trafalgar. L'évolution de la situation diplomatique prouva rapidement l'inanité de semblables théories et on n'en vint heureusement pas à une pareille extrémité, mais les réductions de crédits n'en furent pas moins telles, que la flotte ne se soutint qu'à grand-peine.

Si les ennemis de toute puissance maritime française se tinrent relativement tranquilles après 1840, ils reprirent de plus belles leurs théories au début du XX<sup>e</sup> siècle avec un nouvel argument qui s'exprima à partir de 1904 jusque dans le monde parlementaire : *puisque la France était désormais l'alliée de l'Angleterre, il lui était inutile de développer sa flotte.* C'était évidemment faire preuve d'une incroyable naïveté et d'une méconnaissance absolue des principes les plus élémentaires de la politique internationale et des vues de l'Amirauté britannique qui ne se souciait en aucune manière de prendre en charge la protection des intérêts maritimes français et le faisait savoir par les déclarations les moins équivoques de ses plus hautes autorités navales. Cet étrange aveuglement n'en persista pas moins pendant l'entre-deux guerres mondiales puisque l'on put entendre le ministre des Affaires étrangères Yvon Delbos proclamer « *qu'il n'y avait pas besoin de flotte française puisqu'il y avait la flotte anglaise* ». Il se trouva encore après 1945 quelques esprits pour attribuer la défaite de 1940 au fait qu'on avait accordé trop de crédits à la marine au détriment des autres armées, ce qui a été totalement démenti par les travaux de Robert Frankenstein sur le prix du réarmement français.

### ***Le peu d'intérêt pour la mer de l'opinion publique, des politiques et de l'université***

Dernière faiblesse enfin : la méconnaissance presque continuelle de l'importance de la puissance maritime par la classe politique, par l'opinion publique et également par les historiens. Nous avons vu la classe politique à bien des reprises briller par son incompréhension. Un des sommets dans le domaine fut atteint le 11 novembre 1918 lorsque la chambre des députés rendant hommage aux combattants victorieux, « *oublia* » tout simplement de faire la moindre allusion aux marins. Ignorance aussi chez les grands chefs de l'armée. Foch n'a jamais compris le rôle de la marine qui se limitait pour lui à sa participation aux combats à terre. Il est vrai que Napoléon avait montré l'exemple avec les marins de la Garde. Dans ses *Souvenirs Maritimes*, l'amiral Schwerer raconte la stupéfaction de Foch lorsque, lors d'une conversation à l'École de guerre, il lui expliqua comment Napoléon avait perdu définitivement la partie, non pas à Waterloo mais à Trafalgar. De tous les hommes politiques qui avaient fait la première guerre mondiale, seuls, semble-t-il, Georges Leygues et André Tardieu ont compris que ce conflit avait été gagné sur mer lorsque les Alliés, à la fin de 1917, ont définitivement acquis la maîtrise des communications maritimes, ce qui se reproduira presque à l'identique en 1943.

En dehors de quelques rares périodes comme celle de la guerre de l'indépendance américaine, l'opinion publique et la presse nationale se distingueront par une grande

indifférence à l'égard des questions maritimes. Georges Leygues, conscient de cette situation fâcheuse, développa un grand effort pour intéresser à la marine une équipe de journalistes et c'est ainsi que, pendant l'entre deux guerres des journaux comme *le Temps*, des revues comme *l'Illustration* tenaient le grand public informé de l'évolution du monde maritime.

Les historiens français portent aussi une grande responsabilité dans ces ignorances. Jusqu'à une époque tout à fait récente, ils ont totalement méconnu le rôle de la mer dans la vie du pays à toutes les époques. En 1956, lors d'un des premiers colloques d'histoire maritime dû à l'initiative de Michel Mollat du Jourdin, Lucien Febvre avoua avoir découvert en 1935 à la lumière d'un livre de P.J. Charliat qu'il existait une économie maritime ! Il a fallu attendre Fernand Braudel et ses disciples pour que les espaces océaniques entrent enfin dans notre univers historique et que les historiens français découvrent enfin ce que Frédéric Mauro a appelé « *les nouvelles dimensions de l'histoire : l'espace* ». Les géographes aussi selon Michel Roux, ont failli à leur tâche en n'incluant presque jamais la mer dans la culture nationale et en développant une vision du monde beaucoup trop continentale, présentant les océans comme une frontière infranchissable alors qu'ils sont au contraire un lien entre les peuples. « *Grâce aux marins, notait déjà l'Encyclopédie, la mer devient le lieu de la société de tous les peuples de la terre* ».

En un mot, la France a presque toujours tourné le dos à la mer et à la puissance maritime, à ses possibilités et à ses richesses. Comme l'affirmait justement Alfred Sauvy : « *La position géographique incomparable de la France a été gaspillée.* » Ce qui prouve à quel point des facteurs géographiques favorables peuvent être annihilés par des mentalités

