

La France et la mer : le legs de Napoléon III

Cyrille P. Coutansais

É

voquer le passé maritime de la France fait généralement venir à l'esprit la fameuse formule attribuée au cardinal de Richelieu : « Les larmes de nos souverains ont souvent le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée. » La formule est belle, mais en partie injuste : beaucoup s'en sont préoccupés – de Philippe Auguste à Louis XVI en passant par Philippe le Bel ou encore Charles V –, mais les circonstances – affrontement avec les Habsbourg, guerres de religion... – n'ont pas toujours permis de faire fructifier cet intérêt. Autre injustice, plus caractérisée celle-là : l'oubli quasiment complet du rôle de Napoléon III.

Et pourtant... Notre deuxième espace maritime mondial, dont nous nous targuons si souvent ? Ses fondations naissent sous le règne de notre dernier empereur. Les câbles sous-marins ? Les tout premiers de l'histoire ont été posés sous le Second Empire. L'ostréiculture, la recherche scientifique marine, le tourisme balnéaire, une Marine nationale moderne et de rang mondial ? Encore et toujours Napoléon III, dont le legs est à l'origine de la quasi-totalité des joyaux de notre France maritime contemporaine.

Cyrille P. Coutansais est directeur du département recherches du CESM, auteur de *La Mer, une infographie* (CNRS Éditions, 2023).

La révolution des infrastructures

Influencé par le saint-simonisme, marqué par ses séjours aux États-Unis et au Royaume-Uni, le prince-président, lorsqu'il arrive au pouvoir, est décidé à faire entrer la France dans la deuxième phase de la globalisation, celle de la révolution industrielle, en connectant la terre et la mer, les ports et l'arrière-pays.

Champ d'action prioritaire, le ferroviaire est encore un chantier considérable : 3 500 km de rails en 1851 contre 10 000 outre-Manche. Entre 1852 et 1857, les Tuileries favorisent le regroupement des acteurs privés en six puissantes compagnies, seules à même de financer de nouvelles lignes. Au bilan ? Dès 1858, le réseau compte 9 600 km raccordés à l'Allemagne, la Belgique, la Suisse, le Piémont, l'Espagne, et 20 000 km en 1870, date à laquelle il dépasse celui de l'Angleterre. Ce maillage s'accompagne du déploiement du télégraphe le long des voies : 500 km de lignes en 1849, 2 133 en 1852 et 40 118 dès 1859. À terre, mais aussi en mer : le premier câble sous-marin de l'histoire est posé entre France et Angleterre en 1850. En 1853, Corse et Algérie sont reliées à la Métropole puis, en 1869, la Société du câble transatlantique français connecte France et États-Unis via Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'effort mené pour joindre les ports aux réseaux ferrés leur ouvre des perspectives totalement nouvelles. Ainsi, la liaison entre Le Havre et Strasbourg en 1852 – ville reliée au Palatinat, au pays de Bade, au Wurtemberg et à la Suisse – multiplie l'attractivité de la cité normande pour l'est de la France et l'Allemagne rhénane. Doté de docks-entrepôts, d'un avant-port agrandi par l'ouverture du bassin de l'Eure et d'une grande forme de radoub, son port s'impose ainsi comme le deuxième français quand l'incontestable numéro un, Marseille, devance l'ensemble de ses concurrents européens, Londres excepté. Dieu sait pourtant si la cité phocéenne part de loin à l'arrivée au pouvoir du prince-président : elle étouffe dans son seul Vieux-Port et n'est même pas desservie par le rail. L'inauguration du PLM (Paris-Lyon-Marseille) en 1855 déclenche une floraison d'investissements : au bassin de la Joliette – achevé en 1852 –, on ajoute celui du Lazaret, d'Arenc et un inévitable Napoléon. La longueur de quais utilisables passe de 3 495 mètres en 1845 à 10 645 mètres en 1870. Les docks-entrepôts qui entourent rapidement les nouveaux bassins sont confiés à Paulin Talabot, directeur de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, manière d'optimiser les possibilités multimodales.

Si Napoléon III concentre ses efforts sur Le Havre et Marseille, cela ne veut pas dire que les autres ports sont livrés à l'abandon. Ainsi de Cherbourg : les crédits pour la ligne ferroviaire avec Paris sont débloqués en 1852, mais surtout, l'année suivante, on décide d'achever enfin la fameuse digue, le rêve de Louis XVI se concrétisant cinq ans plus tard. Et l'exemple n'est pas unique : La Rochelle est équipée d'un bassin à flot extérieur en 1862, moyen d'accompagner la renaissance d'une pêche dynamisée par l'arrivée du rail (1857) et l'accès au marché parisien. Brest bénéficie d'une attention tout aussi soutenue : son nouveau port de commerce, l'amélioration des liaisons continentales – pont impérial à l'emplacement du pont de Recouvrance, aménagement du canal vers Nantes, connexion aux réseaux ferrés de l'Ouest et du Paris-Orléans –, lui laisse même entrevoir un destin international. Entre 1854 et 1863, la cité du Ponant devient ainsi une escale pour les services de paquebots à vapeur effectuant la navette entre les ports de l'Atlantique et de la Manche, mais aussi entre New York et Cherbourg. Au cours des années 1866-1867, la proportion des voyageurs préférant Brest au Havre est croissante, une ligne de paquebots à vapeur entre Londres et New York choisissant même la cité comme escale de débarquement pendant la durée de l'Exposition universelle de 1867.

L'essor économique

Ces infrastructures sont le soubassement d'une transformation radicale de l'économie. La vapeur, en offrant des transports réguliers, débouche sur des trafics inédits. Délestées des caprices d'Éole, les denrées périssables – légumes, fruits, volailles ou produits laitiers – peuvent en effet conquérir de nouveaux marchés, à l'image d'une fraise de Plougastel qui fait les délices des étals de Covent Garden. Autre secteur à la vitesse de rotation élevée : celui de la mode, le dernier chic parisien popularisé par le Bon Marché (1852), le Printemps (1865) ou la Samaritaine (1870) élargissant par ce biais sa clientèle. Symbole de ce changement d'ère, les paquebots. Avec leur régularité, leur vitesse, ils donnent naissance à un secteur promis à un bel avenir : le transport de passagers, dont sauront tirer profit les deux grands gagnants de la période, Le Havre et Marseille, enfants chéris du régime impérial.

Dynamique, la cité normande rayonne à l'échelle du monde : dès 1860, une cinquantaine d'armateurs exploitent près de 420 navires ralliant le

Brésil, l'Argentine, l'Amérique centrale, les Antilles, le Chili, le Pérou, tout comme l'Inde ou les côtes africaines. Autre secteur en plein essor : les constructions navales, avec les incontournables chantiers Augustin Normand, auxquels s'ajoutent les ateliers de François Mazeline à la réputation européenne.

Une stratégie intelligente de remontée de filière permet un développement de l'industrie chimique, à l'image du traitement des bois tinctoriaux exotiques, qui s'épanouit à compter de 1862. Un positionnement tout aussi dynamique s'observe sur « l'huile de naphte », importée dès 1861 – soit deux ans après la découverte des premiers gisements aux États-Unis : Le Havre institue un marché à terme pour sa commercialisation en 1863 et, l'année suivante, devient le deuxième port importateur d'Europe, juste derrière Anvers.

C'est aussi dans la cité normande que naît la longue lignée des paquebots aux cheminées rouge et noir de la Compagnie générale transatlantique. Le transport de passagers entre l'Europe et les États-Unis est trusté depuis le milieu des années 1830 par les *steamers* britanniques, mais, loin de se résigner, Napoléon III entend que la France s'y fasse une place. Si la loi de 1857 attribue deux concessions de New York au Havre et des Antilles à Saint-Nazaire, c'est au final une seule société qui assure le service : la Compagnie générale transatlantique des frères Pereire. Adeptes du conglomérat, les fondateurs du Crédit mobilier, présents aussi dans le ferroviaire, voient dans ce nouvel investissement l'opportunité de maîtriser l'ensemble des coûts de la chaîne de transports. S'appuyant sur leurs chantiers et ateliers de Saint-Nazaire, ils inaugurent avec le *Washington* la liaison avec le Nouveau Monde le 11 janvier 1864. Reste que les débuts sont particulièrement difficiles : la Compagnie survit grâce au service postal, avant que l'expédition du Mexique – qui nécessite une logistique considérable – et la guerre de Sécession – qui libère des marchés – ne lui assurent le coup de pouce décisif.

Ce modèle de société mixte – privée, mais bénéficiant d'une concession de service public –, loin d'être le fruit des circonstances, est issu de l'expérience de la compagnie des Messageries impériales. Fondée pour concurrencer les compagnies anglaises à l'image de Peninsular & Oriental, elle vivote dans un premier temps sur trois lignes de Méditerranée avant de profiter de la guerre de Crimée, de l'expansion coloniale puis du canal de Suez pour acquérir, à la fin du Second Empire, un rayonnement mondial. Jouant à l'instar des Pereire la carte de l'intégration verticale, les Messageries impériales mettent la main sur les deux principales socié-

tés de construction navale marseillaises – Louis Benet en 1851, Forges et chantiers de la Méditerranée quatre ans plus tard –, moyen d’assurer une multiplication de ses lignes en direction du Levant, de l’Afrique, de l’Amérique latine et de l’Extrême-Orient. Rayonnante, elle est inséparable de l’autre réussite portuaire de l’époque : Marseille.

La savonnerie participe du mouvement d’industrialisation de la cité avec un secteur chimique s’articulant autour de la production d’acide sulfurique – destiné à la purification des huiles – et d’acide chlorhydrique – pour le traitement des lessives –, mais sans exclusive : le sucre y trouve pleinement sa place. Centre de raffinage portuaire le plus important de France, la ville voit naître des affaires comme Saint-Louis, promises à un bel avenir. Le PLM ouvre d’autres opportunités : les primeurs du Midi peuvent gagner l’Angleterre via Calais tout autant que les productions algériennes. Ces dernières expliquent l’engagement résolu des armateurs phocéens dans la navigation à vapeur – deux tiers du tonnage de la flotte de commerce française en 1860 –, et par conséquent la création de fonderies, d’ateliers de mécanique. La métallurgie devient rapidement un autre pilier de l’industrie locale, les chantiers et ateliers marseillais de Jean-Baptiste Falguière ou l’apport de Dupuy de Lôme aux chantiers de La Ciotat contribuent à donner au savoir-faire local une réputation internationale.

Le canal de Suez devait être le couronnement de cet épanouissement en faisant de la cité phocéenne le pivot du commerce entre l’Orient et l’Occident, mais la III^e République manquera cette opportunité.

Finalement, la flotte de commerce conquiert sous le Second Empire le deuxième rang mondial, avec un tonnage en hausse de près de 50 %. Croissance quantitative, mais aussi qualitative : les navires à vapeur constituent 1,42 % du tonnage de la flotte entre 1837 et 1846, 22 % en 1868, derrière les États-Unis et devant le Royaume-Uni. Mais la politique impériale ne se limite pas à l’existant : elle initie, encourage, accompagne l’épanouissement de nouveaux domaines de l’économie maritime.

L’exemple le plus frappant est l’ostréiculture. Simple produit de cueillette et de dragage, l’huître décline dans la seconde moitié du XIX^e, victime de son succès. Devenue le mets recherché des bonnes tables, ses stocks s’épuisent au point d’inquiéter l’administration maritime, qui en régleme le dragage. Victor Coste, embryologue et médecin personnel de Napoléon III, se passionne pour le sujet et reçoit l’appui de son impérial patient pour expérimenter des huîtrières artificielles. Nommé inspecteur général des pêches maritimes, il sillonne la France, compare les différentes méthodes de captage de larves d’huîtres et jette son dévolu sur Arcachon

et Concarneau pour une expérimentation à grande échelle. La première s'oriente très vite vers la production – 297 parcs à huîtres sur 350 hectares en 1865 –, tandis que la seconde bifurque vers la recherche avec une station de biologie marine alors unique au monde et toujours active de nos jours. La raison ? Après la réussite de l'huître, on se lance dans le homard et la langouste d'élevage, avec pour résultat un échec cuisant : comprendre le milieu marin et ses différents écosystèmes devient une priorité.

À la frontière de la science et des loisirs, il faut aussi mentionner le développement des stations balnéaires. Conçues originellement dans un but médical – l'iode est vu comme un bon traitement pour les tuberculeux –, elles deviennent villégiatures. Dieppe avait certes été lancée par la duchesse de Berry dès les années 1820, mais c'est l'essor du chemin de fer qui multiplie l'offre. Les compagnies cherchent à rentabiliser leurs lignes en proposant des destinations attractives : la Ville d'Hiver d'Arcahon naît de la volonté des frères Pereire de dynamiser leur compagnie du Midi. Les souverains ou leurs proches participent de ce mouvement : Morny fonde Deauville, Napoléon III fait Biarritz. Pour désennuyer la riche clientèle qui les accompagne, des casinos et des hippodromes voient le jour, une hôtellerie de luxe investit les lieux : la mer, espace de labeur, se découvre ludique, destinée promise à un bel avenir.

Forces navales et empire colonial

La Marine impériale est née de la volonté de Napoléon III : loin d'une vision provincialisée de notre pays, il l'ambitionne puissance mondiale. L'héritage de Joinville est ici précieux : le prince a préparé les esprits à la modernisation, légué Dupuy de Lôme et le tout premier navire à vapeur et à hélice français. Lancé en 1843, ce 24 février épouse les évolutions institutionnelles à travers ses changements de nom – le *Président*, puis le *Napoléon* –, mais constitue surtout l'aiguillon d'une rupture.

Sa propulsion démontre en effet toute sa supériorité lors de la guerre de Crimée. Bloqués depuis huit jours par l'absence de vent et des courants contraires, les navires alliés assistent stupéfaits au remorquage du *Ville de Paris*, navire amiral de la flotte. Autre enseignement du conflit : la nécessité d'abandonner des navires en bois désormais incapables de résister aux projectiles explosifs et plus globalement aux progrès de l'artillerie.

Nommé vice-ministre de la Marine, Dupuy de Lôme opte pour un changement radical avec la loi de finances de 1856 : « Au 1^{er} janvier 1857, tout

navire non pourvu de machine cessera d'être considéré comme un navire de guerre. » Politique volontariste qui porte ses fruits : la *Gloire*, tout premier navire cuirassé – coque en bois protégée d'un blindage –, entre dans la flotte en 1859, la *Couronne*, à la coque intégralement métallique, suit deux ans plus tard, une division cuirassée – trente-quatre unités – voyant le jour au milieu des années 1860, première mondiale. Articulée autour de trois composantes – une flotte de haute mer, de transport, de siège et de défense des côtes –, la Marine impériale aligne quatre cents bâtiments : elle est la deuxième du globe.

Les évolutions ne se limitent pas à la propulsion : l'artillerie y a sa part – chargement des canons par la culasse et tourelles fermées sont standardisés –, tout comme la professionnalisation des marins *via* la création du corps des équipages de la flotte. Signe d'ambitions nouvelles, un corps de fusiliers marins est créé pour mener des opérations combinées d'envergure.

Car passé la guerre de Crimée – façon pour la France de réintégrer le concert des nations européennes –, Napoléon III n'a de cesse de tracer les voies d'une politique ambitieuse. Intervenant dans son « étranger proche » – Risorgimento, soutien aux chrétiens du Liban –, il ne s'interdit pas les confins à l'image de l'expédition en Chine et plus encore de l'aventure mexicaine.

Nécessitant une série de points d'appui, de relais à travers le monde – ne serait-ce que pour s'approvisionner en charbon –, les forces navales françaises tissent un « collier de perles » sur les océans du globe, qui sera à l'origine de notre espace maritime.

Si la conquête de l'Algérie se poursuit, les établissements français du Pacifique sont renforcés par la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie en 1853, tandis que l'expédition chinoise est l'occasion de mettre la main sur la Cochinchine en 1862, d'établir un protectorat au Cambodge l'année suivante. L'Afrique n'est pas oubliée : Faïdherbe, gouverneur du Sénégal, fonde Dakar, la côte du Gabon est acquise tout comme le territoire d'Obock, à proximité de Djibouti, tandis qu'un consulat est ouvert à Madagascar. Au final, le domaine colonial atteint à la chute de l'Empire un million de kilomètres carrés, cinq millions d'habitants, mais sera de peu de secours dans l'affrontement avec la Prusse. Sedan scelle le sort de Napoléon III, mais aussi de l'ambition maritime qu'il portait pour notre pays : l'Alsace-Lorraine occupe désormais tous les esprits. À nous maintenant de retrouver le fil de cette ambition, de faire fructifier l'héritage...