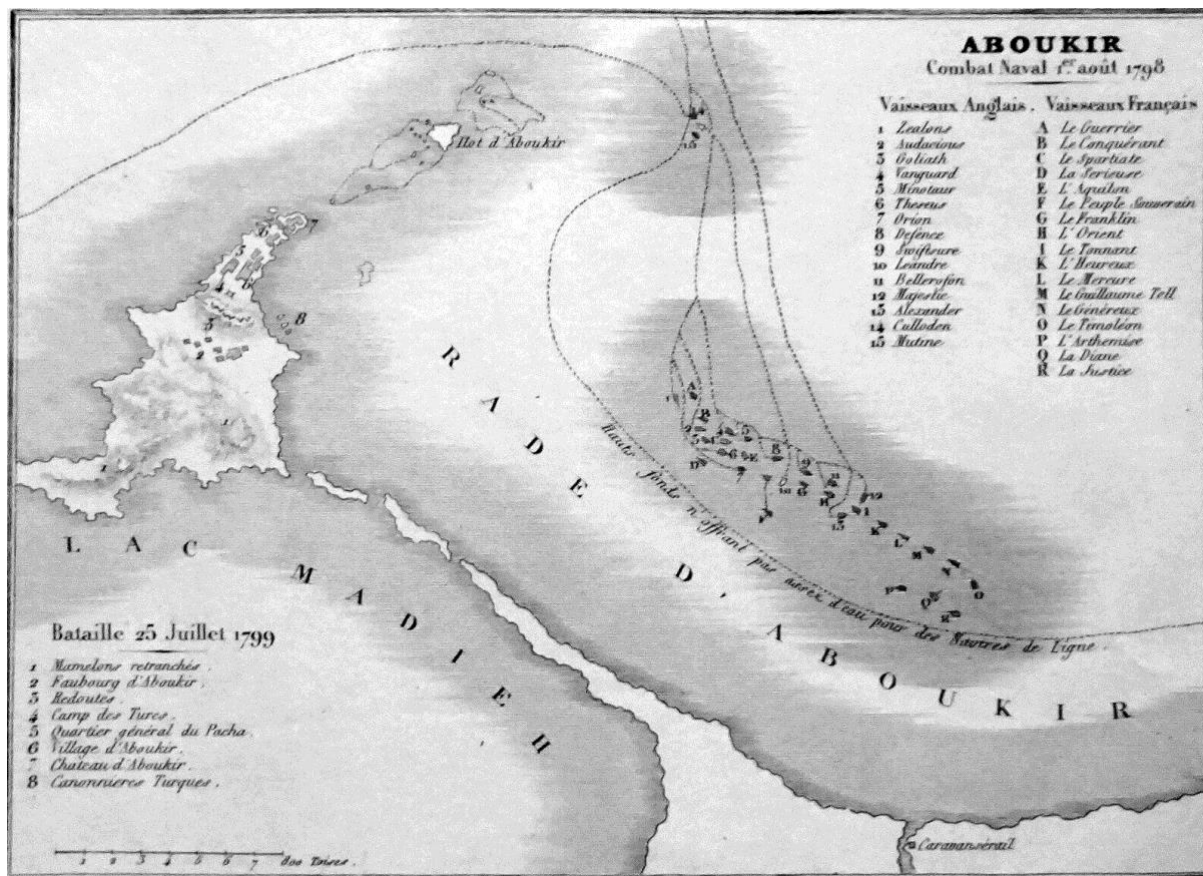


La Marine sous l'Empire

1. La Marine du Consulat.

Après la sévère défaite d'Aboukir (1^{er} et 2 août 1798), où l'escadre du vice-amiral Brueys s'est fait surprendre par la Royal Navy au mouillage, imaginant que cette dernière ne pourrait se faufiler entre la ligne de ses bâtiments au mouillage et la côte, ce qui s'est avéré erroné, la marine française disposait encore de 49 vaisseaux et de 54 frégates. Pour mémoire, la Marine royale disposait de 73 vaisseaux et de 63 frégates au début de la Révolution¹, ce qui montre l'impact de cette dernière.

Après Aboukir, la Royal Navy disposait quant à elle de 130 vaisseaux et 40 frégates². Elle était donc en situation de suprématie.



(Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*)

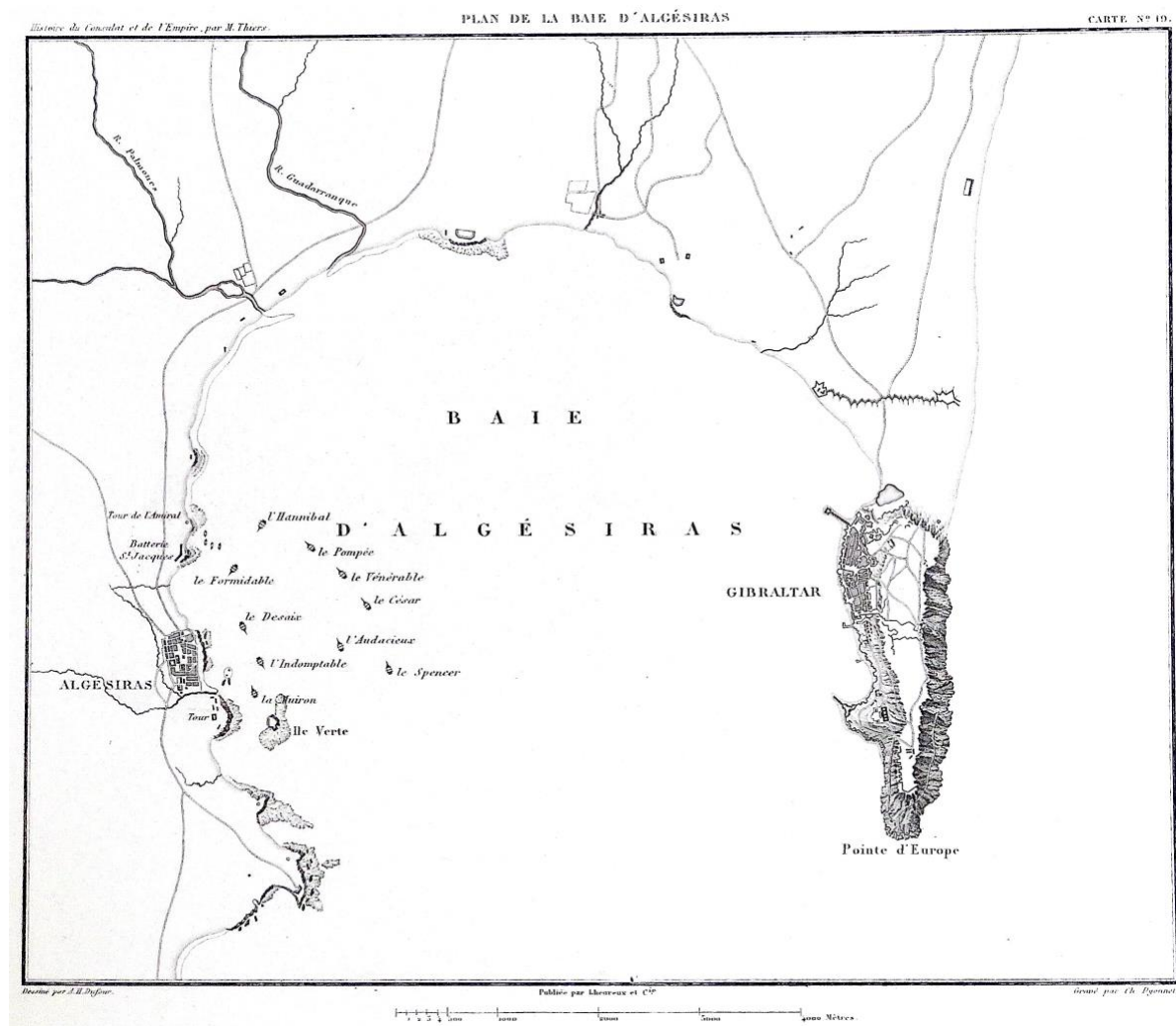
La Marine française connut une petite victoire navale le 6 juillet 1801 en baie d'Algésiras, près de Gibraltar, mais celle-ci ne concerna qu'une poignée de vaisseaux français sous les ordres du contre-amiral Linois (une frégate et 3 vaisseaux français contre 5 vaisseaux anglais ; une bataille au mouillage).

Combat naval en baie d'Algésiras
(Antoine Léon Morel-Fatio, Photo (C) Château de Versailles, Dist. RMN-Grand Palais / Christophe Fouin)



¹ Martine Acerra et Jean Meyer, *Marines et Révolution*, Éditions Ouest-France, 1988, p. 56.

² Michel Roucaud, Le projet de descente en Angleterre : 1803-1805. De la planification à la réalité in *Napoleonica. La Revue*, n°31, « Les rivages de la conquête. Napoléon face à l'Angleterre », Mars 2019, p. 21.



(Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*)

Cependant, tous les bâtiments français furent dès lors majoritairement bloqués dans les ports par des croisières anglaises alors que la Marine manquait de tout, ressources financières et ressources humaines. A titre d'exemple, il manquait 8 000 marins à l'escadre de Brest ! La France était en déficit de gens de mer expérimentés, notamment du fait du nombre de marins faits prisonniers par les Anglais pendant la Révolution³ – plus de 30 000 en 1798 –, et les désertions étaient de surcroît très fréquentes, notamment du fait des retards permanents du paiement des paies. Cette situation était aggravée par la concurrence des corsaires.

Le recrutement des marins non-officiers reposait pour beaucoup sur le système de l'Inscription maritime. Ce système existait depuis 1666. L'inscription maritime permettait à la marine de disposer des effectifs nécessaires en temps de paix comme en temps de guerre, quand elle construisait et armait davantage de bâtiments, ce qui requerrait plus de marins et d'ouvriers. En échange d'un fichage permanent et d'un service au sein de la marine, consécutif à une levée, périodique ou exceptionnelle (en cas de guerre), les inscrits – navigants ou non-navigants – bénéficiaient d'avantages : une gratuité des soins pour eux et leurs familles, une pension à soixante ans et le soutien d'une caisse d'invalidité en cas de besoin. Ces maigres avantages, tout théoriques car l'État peinait de manière chronique à honorer ses engagements financiers (notamment les paies), conduisirent de tous temps certains marins à tenter de se soustraire à leurs obligations, soit en obtenant un déclassement – l'intéressé renonçait alors à la pratique de son métier maritime et aux soi-disant « avantages » de l'inscription – soit en temps de guerre, en basculant

³ En 1790, la France disposait de 85 000 marins ; en 1798, plus de 30 000 sont prisonniers en Angleterre (Pierre Lévêque, *Histoire de la Marine du Consulat et de l'Empire*, Volume 1, Librairie historique Teissèdre, 2014, p. 76).

dans la clandestinité, en désertant. L'obligation du service au titre de l'inscription s'étendait de dix-huit à soixante ans.

Au cours de l'Empire, l'Inscription maritime serait complétée par la conscription (loi Jourdan-Delbrel du 5 septembre 1798, appliquée au départ uniquement au profit de l'Armée), d'abord d'ouvriers spécialisés nécessaires aux constructions navales en 1803, puis de terriens à transformer en marins à partir de 1808. En revanche, la « presse », telle que pratiquée outre-Manche (rafle dans les quartiers pauvres en vue d'un service obligatoire) ne fut jamais pratiquée.

(250)

TABLEAU des quatre divisions départementales dans lesquelles et de celle de l'an X, pour le service des quatre

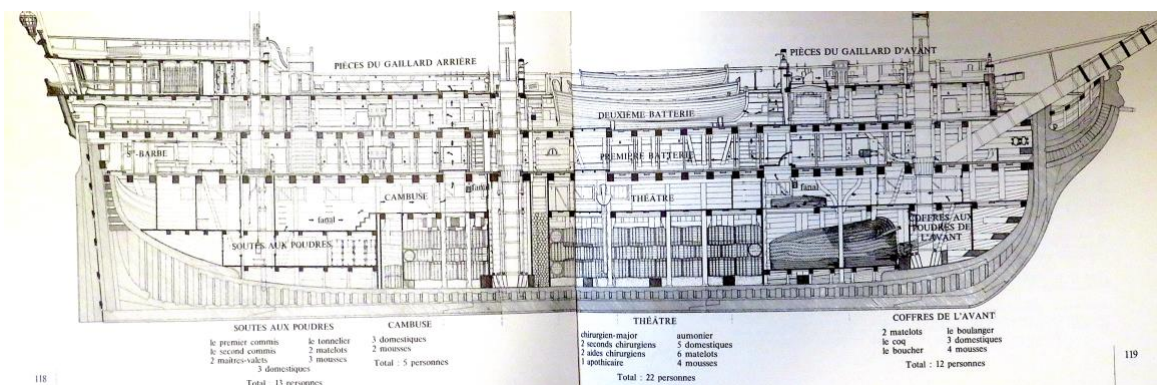
1. ^{re} Division départementale. Port de BREST.		2. ^e Division départementale. Port de TOULON.	
NOMS des DÉPARTEMENTS.	Nombre des Conscrits.	NOMS des DÉPARTEMENTS.	Nombre des Conscrits.
Aisne.....	40.	Ain.....	15.
Calvados.....	20.	Alpes (Basses).....	8.
Côtes-du-Nord.....	15.	Alpes (Hautes).....	8.
Dyle.....	30.	Alpes-Maritimes.....	4.
Escaut.....	30.	Ardèche.....	12.
Eure.....	40.	Ardennes.....	12.
Eure-et-Loir.....	25.	Aude.....	10.
Finistère.....	15.	Aveyron.....	17.
Ille-et-Vilaine.....	20.	Bouches-du-Rhône.....	8.
Jemmappe.....	38.	Cantal.....	12.
Lys.....	20.	Côte-d'Or.....	17.
Manche.....	28.	Doubs.....	12.
Marne.....	25.	Drôme.....	12.
Marne (Haute).....	20.	Gard.....	8.
Mayenne.....	28.	Garonne.....	8.
Mont-Tonnerre.....	36.	Loire.....	20.
Morbihan.....	20.	Jura.....	15.
Nèthes (les Deux).....	24.	Léman.....	10.
Nord.....	30.	Liamone.....	8.
Oise.....	30.	Loire (Haute).....	15.
Orne.....	30.	Loire (Basse).....	12.
Ourthe.....	30.	Lozère.....	7.
Pas-de-Calais.....	24.	Marengo.....	18.
Sambre-et-Meuse.....	13.	Mont-Blanc.....	12.
Sarthe.....	30.	Pô.....	20.
Seine.....	44.	Puy-de-Dôme.....	21.
Seine-Inférieure.....	25.	Pyrenées-Orientales.....	6.
Seine-et-Marne.....	25.	Rhône.....	9.
Seine-et-Oise.....	25.	Saône (Haute).....	15.
Somme.....	20.	Saône-et-Loire.....	24.
		Savoie.....	10.
		Suisse.....	20.
		Tarente.....	20.
		Tarn.....	14.
		Vaucluse.....	8.
		Vosges.....	10.
		Yonne.....	15.
	800.		500.

(251)

doivent être pris les 2000 conscrits de la réserve de l'an IX principaux ports militaires de la marine.

3. ^e Division départementale. Port de ROCHEFORT.		4. ^e Division départementale. Port de LORIENT.	
NOMS des DÉPARTEMENTS.	Nombre des Conscrits.	NOMS des DÉPARTEMENTS.	Nombre des Conscrits.
Allier.....	26.	Aube.....	10.
Arriège.....	20.	Cher.....	10.
Charente.....	28.	Doire.....	10.
Charente-Inférieure.....	20.	Indre-et-Loire.....	10.
Corrèze.....	26.	Loiret.....	12.
Creuse.....	22.	Loir-et-Cher.....	10.
Dordogne.....	22.	Loire-Inférieure.....	10.
Forêts.....	22.	Maine-et-Loire.....	14.
Garonne (Haute).....	32.	Meurthe.....	12.
Gers.....	28.	Meuse.....	10.
Gironde.....	27.	Meuse-Inférieure.....	10.
Indre.....	22.	Moselle.....	12.
Landes.....	14.	Rhin (Bas).....	16.
Lot.....	33.	Rhin (Haut).....	18.
Lot-et-Garonne.....	31.	Rhin-et-Moselle.....	10.
Nievre.....	24.	Roc.....	10.
Pyrenées (Hautes).....	15.	Sarre.....	9.
Pyrenées (Basses).....	21.	Vendée.....	7.
Sèvres (les Deux).....	15.		
Vienne.....	26.		
Vienne (Haute).....	26.		
	500.		200.

Pour être bien conscients des besoins en marins expérimentés, il faut s'arrêter quelques instants sur l'équipage d'un vaisseau. On en distinguait alors plusieurs types, en fonction de la puissance de leur artillerie. Il y en avait de 120 canons (trois ponts), 67 m de long, 1068 hommes, de 110 canons (trois ponts), 66 m de long, 1008 hommes, de 80 canons (deux ponts), 62 m, 819 hommes. Le type le plus répandu était le 74 canons (deux ponts), mesurant 59 mètres et armé par 671 hommes.



(Jean Boudriot, Le vaisseau de 74 canons)

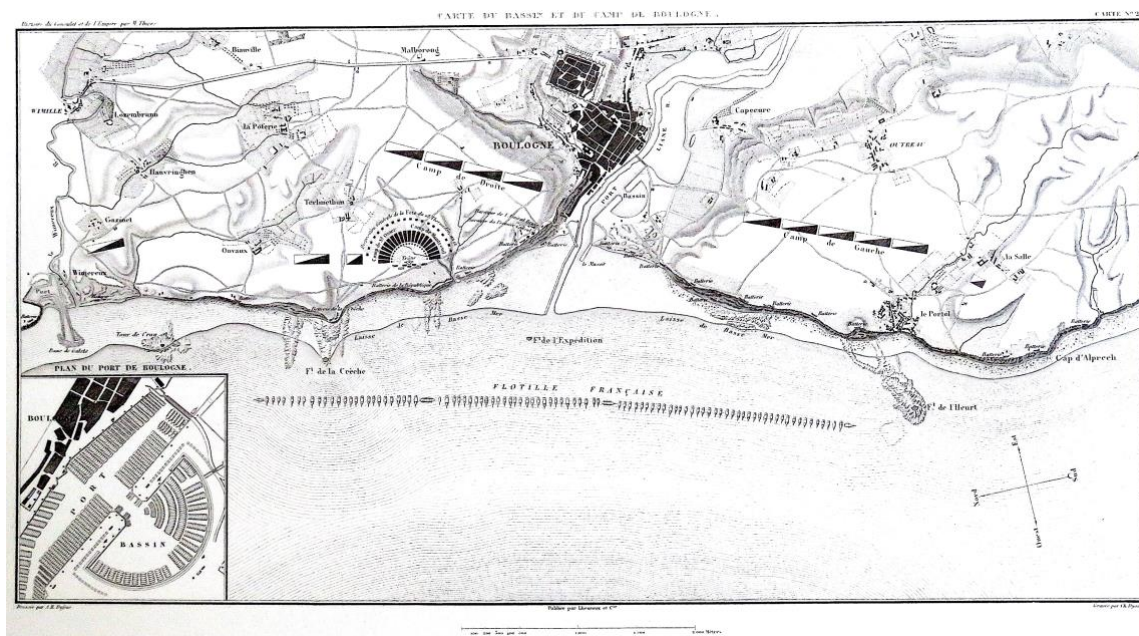
En dépit de ces difficultés, le Premier Consul entreprit de manière très directive la reconstruction de la marine après Aboukir. Il s'impliqua par ailleurs personnellement dans la conduite des opérations, imaginant les mouvements stratégiques des escadres, organisant leurs campagnes.

Se plaignant du corps des officiers de marine, il l'épura en se passant des officiers les plus médiocres et promus trop rapidement et indûment pendant les guerres révolutionnaires. Face au déficit en officiers, conséquence de cette manœuvre, le Premier Consul, qui voulait représenter le retour à la stabilité après le chaos révolutionnaire et était le promoteur d'une nécessaire réconciliation nationale, accorda une amnistie aux anciens officiers émigrés, aux nobles qui avaient fui la Marine entre 1791 et 1792, en principe sous réserve qu'ils n'eussent pas pris les armes contre la France pendant leur séjour à l'étranger. Le bilan de cette manœuvre fut très mitigé et le déficit en officiers perdura.

2. La flottille de Boulogne.

Dans cette situation peu favorable, l'obsession du Premier Consul était l'Angleterre et son invasion. Une flottille fut constituée une première fois le 3 mars 1801. A défaut de pouvoir armer d'autres bâtiments, il s'agissait par le nombre important de ses petits bâtiments basés de Flessingue au Morbihan, répartis en 12 divisions et menaçant les côtes anglaises, de fixer suffisamment de bâtiments de la *Royal Navy* en Manche pour faciliter le ravitaillement des forces françaises restées en Égypte. Au-delà de cet objectif, la mission de cette première flottille était initialement assez mal définie, même si le projet d'invasion de la Grande-Bretagne était dans les esprits. D'ailleurs Latouche-Tréville, le commandant de la flottille présenta un plan de débarquement au Premier Consul le 8 juin 1801.

Il importe de préciser que cette flottille légère ne suscitait que peu l'assentiment des officiers de marine, mis à part son commandant ; ces officiers ne croyaient guère à l'efficacité opérationnelle de cette poussière navale. La flottille absorba des ressources considérables qui auraient pu être mieux exploitées. Elle eut à combattre le 16 août 1801 au large de Boulogne contre des bâtiments légers sous le commandement du célèbre amiral Nelson qui, cette fois, eut à connaître l'échec.



(Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*)

La flottille fut mise en sommeil pendant la paix d'Amiens, mais sa reconstitution fut décidée à la reprise des hostilités contre l'Angleterre avec des objectifs bien plus ambitieux qu'en 1801 : deux flottilles, la première à Dunkerque de 420 bateaux et la seconde à Cherbourg de 100 bateaux devaient être parées pour le 25 septembre 1805. Cet objectif serait porté à 2 008 bateaux en août 1803. Le conseiller d'État Forfait, ancien ministre de la Marine, était chargé de sa montée en puissance sur le plan matériel, en tant

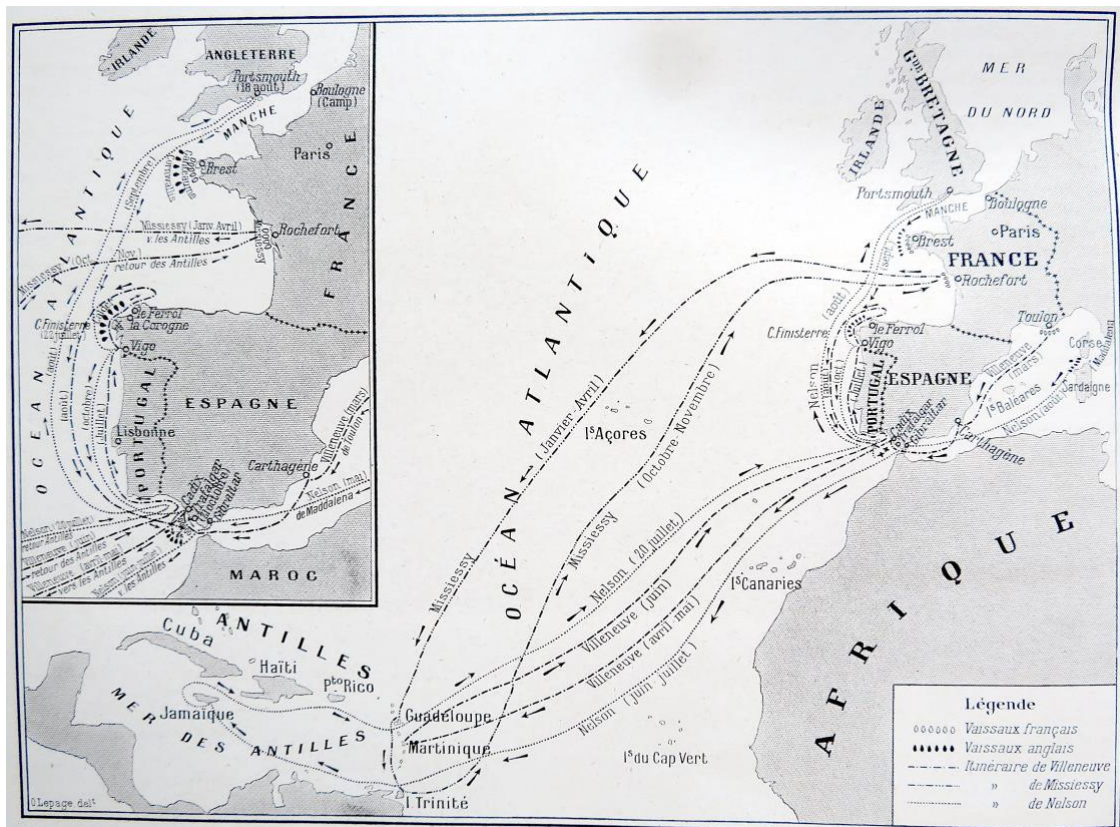
qu'inspecteur général de la Flottille nationale. Boulogne restait le barycentre de la construction de cette dernière.

En définitive, en août 1805, lorsque l'objectif stratégique de l'Empereur changea – il dut alors partir en campagne contre l'Autriche –, la flottille était armée en théorie par 16 783 marins pour être capable de transporter avec 2 365 bateaux de faible tonnage (chaloupes canonnières, bateaux canonnières, bateaux de pêche armés) 160 000 hommes et près de 10 000 chevaux vers les côtes anglaises !

Cependant, en 1805, en réalité la flottille impériale avait vécu. Le ministre, le vice-amiral Decrès, se rendait bien compte de l'inefficacité de cette organisation. Surtout, les jeunes officiers qui servaient à la flottille étaient rares à avoir exercé leur métier de marin à la mer. Decrès chercha donc à en diminuer le nombre dans les corps de troupes constitués. Mais, loin de proposer leur retour dans la marine, dont les escadres étaient bloquées dans les ports après le désastre de Trafalgar, il suggéra leur envoi dans la Grande Armée !

3. Vers Trafalgar.

Mais, si en août 1805, l'Empereur dut se détourner de l'objectif des côtes anglaises, ce fut néanmoins ce dernier qui amena le désastre de Trafalgar. Et Napoléon porte une lourde responsabilité en la matière. L'amiral et historien Rémi Monaque dit, je cite, « *Sa volonté et son imagination lui font adopter, au gré des circonstances, des dispositions nouvelles qu'il traduit aussitôt en ordres comminatoires pour son ministre de la marine et ses amiraux. Nulle continuité logique dans les directives de l'Empereur; mais une série d'impulsions, souvent contradictoires et toujours impérieuses. Les contraintes inhérentes au milieu maritime ne sont pas prises en compte et les possibilités de l'ennemi sont largement sous-estimées. Tout doit plier devant la volonté du souverain.* » A ces directives stratégiques de Napoléon ignorant qu'une escadre ne se dirige pas comme un corps d'armée, et à l'infériorité intrinsèque de la marine française par rapport à la *Royal Navy*, il faut ajouter cependant l'indécision de certains amiraux pour expliquer les nombreux échecs de la Marine impériale.

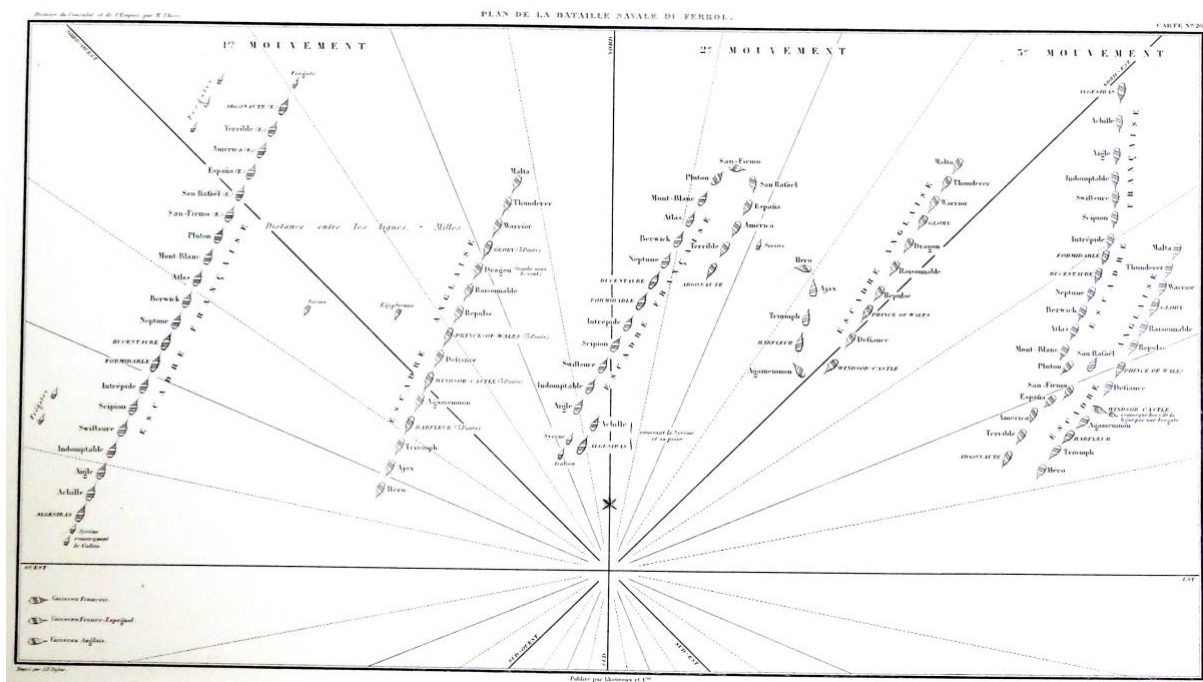


Les traversées de l'Atlantique par les différentes escadres en 1805
(*L'Illustration* du 21 octobre 1905)

Pour envahir l'Angleterre avec de bonnes chances de succès, alors que sur le papier les flottes française et de leur allié espagnol étaient globalement en infériorité, il fallait que la flottille pût franchir en sécurité le Pas-de-Calais. Il était donc nécessaire d'opérer une diversion pour emmener loin de la Manche une partie de la flotte anglaise et parallèlement opérer la concentration des bâtiments des envahisseurs pour leur obtenir sur place la supériorité sur la flotte anglaise résiduelle.

Au début de 1805, les escadres de Missiessy venant de Rochefort, de Villeneuve venant de Toulon, lequel devait passer à Cadix pour récupérer une escadre espagnole, et de Ganteaume venant de Brest, devaient se diriger vers les Antilles pour y opérer leur concentration. La flotte ainsi constituée devait être placée sous le commandement de Ganteaume, mais celui-ci, bloqué à Brest par une escadre anglaise, n'apparut pas avant la date limite qui avait été fixée à Villeneuve pour son retour vers l'Europe. L'escadre de ce dernier complétée de celle de l'espagnol Gravina et de quelques bâtiments de Rochefort fit donc route en juin vers l'Europe.

Elle y rencontra le 22 juillet l'escadre de l'amiral Calder au large du cap Finisterre lors de la bataille dite des « Quinze-Vingt », bataille non décisive au cours de laquelle les Franco-Espagnols, en position de supériorité, perdirent deux vaisseaux, mais conservèrent la maîtrise de la mer puisque les Anglais choisirent de se retirer. Villeneuve se rendit alors au Ferrol puis à La Corogne, et enfin à Cadix. Toute surprise ou diversion en vue de la descente contre l'Angleterre était désormais compromise.

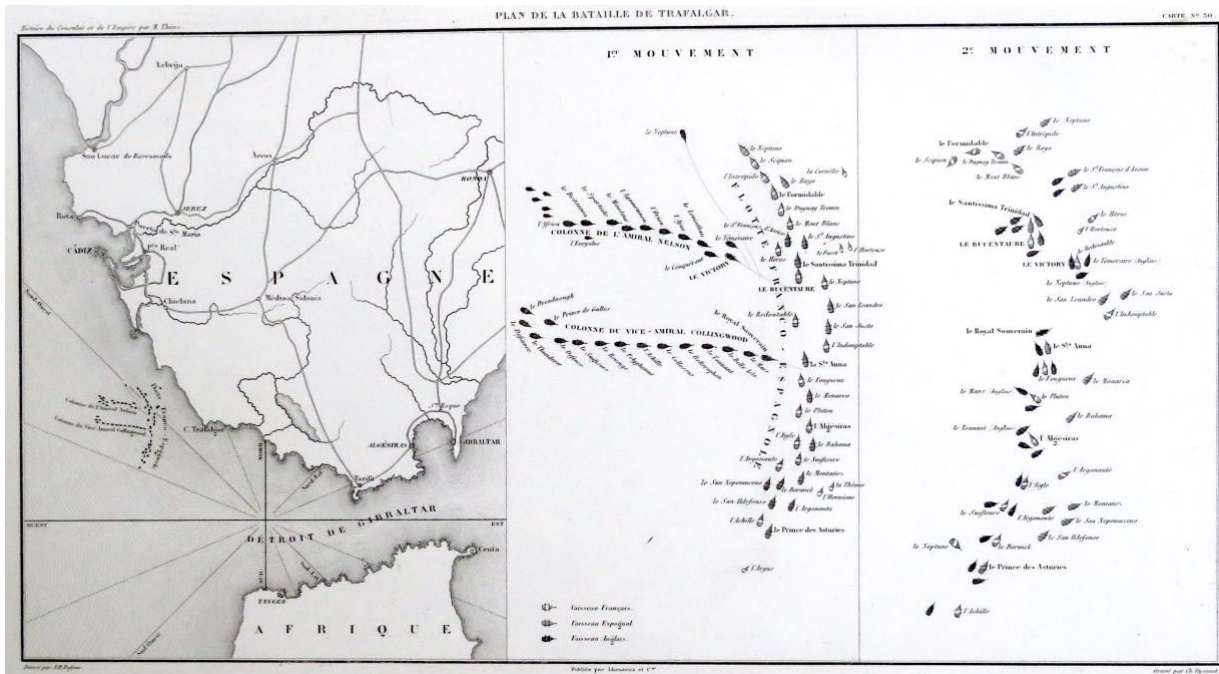


(Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*)

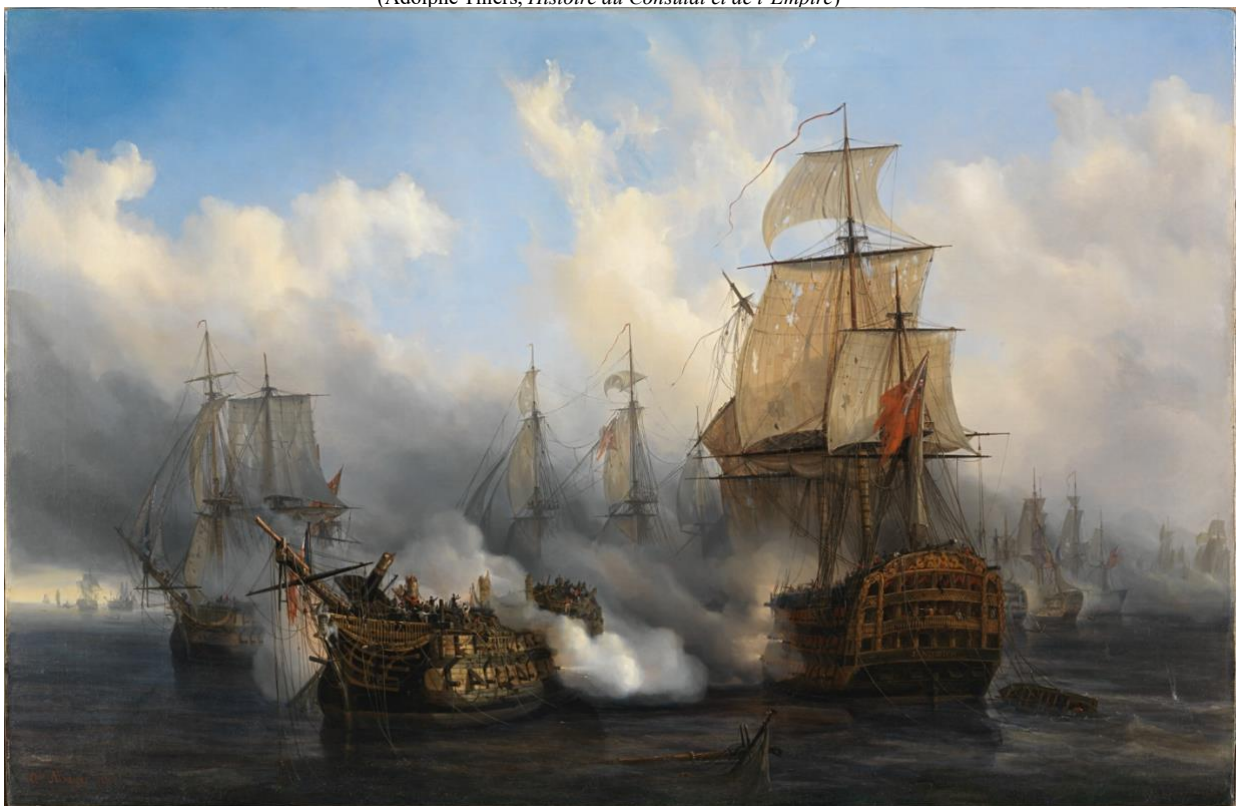
De nouvelles instructions de l'Empereur enjoignirent le 16 juillet à Villeneuve de se rallier l'escadre de Rochefort et / ou de Brest, de faire le tour des îles britanniques par le Nord pour récupérer l'escadre hollandaise du Texel et de se rendre ainsi maître du Pas-de-Calais pour que la flottille puisse effectuer sa traversée. Cependant, en dépit de sorties ponctuelles, les escadres françaises étaient de fait toutes bloquées dans les ports par des escadres anglaises.

Mais la situation de l'escadre de Villeneuve, qui avait plus de vaisseaux que Collingwood qui le bloquait à Cadix, devint insupportable pour Napoléon ; ce dernier considérait que l'amiral français était un couard. Alors même qu'il avait décidé de différer l'invasion de l'Angleterre pour se tourner vers l'Autriche, il incita Villeneuve, par des écrits pleins de reproches, à appareiller coûte que coûte mais décida en parallèle de le relever de son commandement par Rosily. Piqué au vif, Villeneuve fit appareiller la flotte franco-espagnole le 20 octobre ; elle rencontra l'escadre de Nelson le lendemain. On

sait ce qu'il advint : l'intrépidité de Nelson, sa connivence avec ses commandants, le nombre supérieur de vaisseaux anglais à trois ponts et l'efficacité des canonnières anglaises firent la différence. Ce fut la dernière bataille d'escadre de l'époque napoléonienne. Le bilan fut catastrophique ; de surcroît les bâtiments français qui se réfugièrent à Cadix après la bataille seraient saisis par les Espagnols lors de la révolte de 1808.



(Adolphe Thiers, *Histoire du Consulat et de l'Empire*)



Combat glorieux du vaisseau le Bucentaure contre trois vaisseaux anglais, 21 octobre 1805
(Auguste Etienne Francois Mayer, MnM 9 OA 15)

4. La guerre des frégates. Les colonies.

Aussi les croisières contre le commerce anglais se substituèrent dès lors à la guerre d'escadre.

Les vaisseaux qui avaient échappé à la destruction lors des batailles de 1805 étaient de fait bloqués dans les ports de guerre français, espagnols et hollandais, la Royal Navy entretenant sans cesse leur surveillance, soit avec des forces respectables et ôtant aux amiraux toute velléité de sortie, soit en Manche et mer du Nord avec des forces légères aptes à appeler à la rescousse sous court préavis les escadres anglaises en relâche en Angleterre.

En plus de la surveillance des ports de guerre, les Anglais appliquèrent un blocus des côtes sous domination française, réponse au blocus continental décrété par Napoléon, et s'appliquèrent à affaiblir le lien entre la France et ses colonies aux Antilles et en océan Indien. La seule possibilité de réplique du faible au fort, en plus de l'emploi des corsaires, était celui de forces légères, divisions de frégates, corvettes et bricks, ou de bâtiments isolés, aptes par leur manœuvrabilité et leur connaissance du littoral français à déjouer la surveillance des forces anglaises devant les ports français.

Aux Antilles, avant Trafalgar, le Consulat avait réprimé les volontés autonomistes de Toussaint Louverture à Saint-Domingue. En profitant de la paix d'Amiens qui rendait la mer plus sûre, par une très forte expédition vers cette île en décembre 1801 mettant en œuvre 33 vaisseaux de ligne et 21 frégates français et espagnols, emportant 31 000 hommes, puis de nouveaux renforts en 1802, l'autorité de la métropole avait été rétablie. Mais l'armée française, décimée par la maladie, n'avait pu faire face à une nouvelle révolte consécutive à l'annonce du rétablissement de l'esclavage et la partie occidentale de l'île avait dû être quittée en décembre 1803.

Avec le retour de la guerre contre l'Angleterre, la situation des dernières îles françaises devint très compliquée. Le commerce comme le renforcement et le ravitaillement de leurs garnisons étaient rendus difficiles du fait de la suprématie maritime anglaise. La Martinique fut prise en février 1809, lors d'une opération amphibie anglaise à laquelle le gouverneur, l'amiral Villaret de Joyeuse, ne put résister. La Guadeloupe succomba quant à elle en février 1810.

En océan Indien, la Marine impériale fit naviguer de nombreuses frégates pour maintenir le lien avec les îles françaises et courir sus au commerce des Indes, en complément de la course opérée par les corsaires. Elle connut quelques succès sans lendemain. Le plus notable est la bataille navale de Grand Port, au Sud-Est de l'île Maurice, au cours de laquelle, le 20 août 1810, la division commandée par le capitaine de vaisseau Duperré mit en déroute une division anglaise qui perdit 4 frégates.



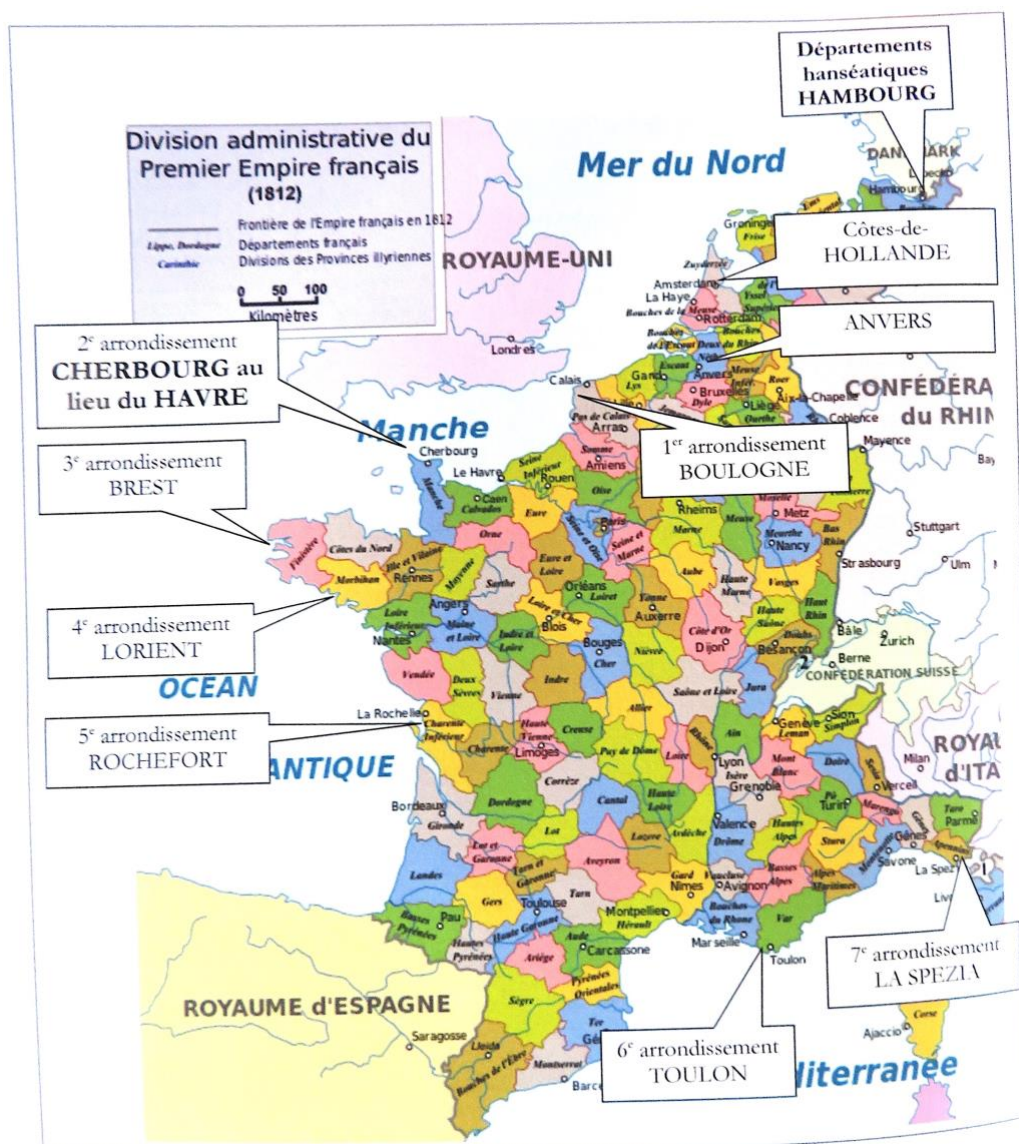
Combat du Grand Port
(Pierre-Julien Gilbert, MnM 9 OA 55)

Mais ces navigations en océan Indien n'empêchèrent pas la perte de l'île Rodrigues, première étape de la conquête des Mascareignes par les Anglais et de l'île Bonaparte – l'île de la Réunion – en juillet 1810, et enfin de l'île de France – l'île Maurice – en décembre de cette année. Relevant administrativement de cette dernière, les Seychelles seraient quant à elles perdues au début de 1811.

5. La reconstruction de la Marine.

Au-delà de ces opérations secondaires, l'Empereur souhaitait réorganiser la Marine et la reconstruire, avant et après Trafalgar.

A ce titre, on ne peut évoquer la Marine sous l'Empire sans parler de la création des préfets maritimes, évolution majeure à mettre au crédit de Napoléon, un vrai bienfait pour l'administration de la Marine. Après un questionnement du Conseil de la Marine sur la meilleure administration pouvant être donnée aux ports et une sorte de préfiguration à Alexandrie pendant l'expédition d'Égypte, puis la réponse positive du Conseil d'État au sujet du projet élaboré, la réforme relative à l'organisation de la marine fut adoptée par le règlement du 7 floréal an VIII (27 avril 1800) ; elle créait alors six arrondissements maritimes, dont les chefs-lieux allaient de Anvers à Toulon, en passant par Le Havre, Brest, Lorient et Rochefort.



Les arrondissements maritimes
(Patrick Le Carvère, *Les premiers préfets maritimes. 1800 – 1815*)

Ces arrondissements furent complétés le 6 juin 1805 par le 7^e, par suite de l'annexion de la République ligurienne par l'Empire, avec pour chef-lieu Gênes. Il fut étendu aux côtes de Toscane le 24 mai 1808 du fait de l'annexion de celle-ci, ce qui entraînerait le transfert de la préfecture maritime à La Spezia. Il y eut plus tard deux arrondissements supplémentaires, Anvers en 1808 (quand Boulogne devint chef-lieu) et Amsterdam en 1810⁴, voire trois avec Hambourg en 1812⁵.

Chaque arrondissement était dirigé par un préfet maritime. La nouveauté résidait dans leur autorité sur tous les marins et les services des ports pour plus d'efficacité et, au-delà, sur tout le système de l'inscription maritime de l'arrondissement.

Après Trafalgar, l'intérêt de l'Empereur se porta exclusivement sur les opérations des forces légères de la Marine, mais, la paix revenue sur le continent de 1809 à 1812, sauf en Espagne, il se fixa pour objectif de reconstruire des vaisseaux pour revigorer ses escadres, néanmoins toujours bloquées dans les ports ou à proximité (comme au mouillage de l'île d'Aix où le vice-amiral Allemand perdit 4 vaisseaux et une frégate en avril 1809 au cours de l'affaire des brûlots), ce qui posait des problèmes en matière d'entraînement au combat.

Ainsi, en 1810, l'Empereur avait de grands projets pour sa marine. Avec les nouvelles constructions, et l'appoint des vaisseaux de Hollande et des royaumes d'Italie et de Naples, il pensait pouvoir aligner de 110 à 115 vaisseaux à la fin de 1812, après l'achèvement de la construction de 20 nouveaux bâtiments cette année-là⁶. En 1811, il rectifia son objectif : 103 vaisseaux et 76 frégates pour 1813, tout en demandant de pousser le rythme de construction à 8 vaisseaux par an au lieu de 6 jusqu'alors.



Napoléon et Marie-Louise assistent au lancement du vaisseau « Le Friedland » dans le port d'Anvers, le 2 mai 1810
(Matthieu-Ignace Van Brée. © RMN-Grand Palais (château de Versailles) / Franck Raux)

Le port d'Anvers prit alors une très grande importance, tout comme celui de Cherbourg dont la digue du large fut achevée en 1813.

⁴ Pierre Lévêque, *Les préfets maritimes*, in *Revue du Souvenir napoléonien* n°541, oct-nov-déc 2024, p. 24.

⁵ Patrick Le Carvèse, *Les premiers préfets maritimes. 1800 – 1815. Tome 1*, Kronos – SPM, 2024, p. 258.

⁶ Pierre Lévêque, *Ibid*, p. 256. La Royal Navy aurait en 1812 145 vaisseaux et 150 frégates (https://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_la_Royal_Navy).



L'Empereur Napoléon I^{er} et Marie-Louise assistent au défilé l'escadre de l'amiral Troude à Cherbourg le 30 mai 1811
(Louis Philippe Crépin, Musée National du Chateau de Malmaison)

La force projetée eût été considérable, si les ressources financières mais aussi humaines avaient été au rendez-vous, sans compter les problèmes d'approvisionnement amplifiés par le blocus anglais. Cependant, au bilan, en dépit de ces projets de reconstruction, la Marine perdit 26 vaisseaux, 46 frégates et 66 autres bâtiments entre 1805 et 1815⁷.

6. Un réel intérêt de l'Empereur pour sa marine mais un mauvais bilan.

L'Empereur aura investi dans un magnifique outil qu'il n'aura pas su utiliser à la mer du fait de son absence de culture maritime et de son caractère présomptueux, mal assisté par ailleurs par des amiraux, pour certains timorés, mais bien conscients de l'infériorité structurelle de la marine impériale en regard de la *Royal Navy* (sous l'Empire, la France consacra à sa Marine 35% de ce que la Grande-Bretagne consacra à sa *Navy* ; le vivier en personnel était aussi largement défavorable). Du fait de l'extrême réticence des amiraux, il ne l'aura pas vraiment davantage utilisée à terre, alors que tout avait été organisé dans ce but.

Il est bien malheureux pour l'Empire que Napoléon et le haut-commandement de la Marine ne se soient jamais réellement compris ainsi qu'en atteste ce que recueillit Las Cases pour son *Mémorial de Sainte-Hélène*. Laissons la parole à l'Empereur le 6 novembre 1816 :

« J'ai passé tout mon temps à chercher l'homme de la marine, sans avoir jamais rien pu rencontrer. Il y a dans ce métier une spécialité, une technicité qui arrêtaient toutes mes conceptions. Proposais-je une idée nouvelle, aussitôt j'avais Ganteaume sur les épaules et la section de marine. – Sire, cela ne se peut pas. – Et pourquoi ? – Sire, les vents ne le permettent pas, et puis les calmes, les courants ; et j'étais arrêté tout court. Comment continuer la discussion avec ceux dont on ne parle pas le langage ? »⁸

© VAE (2s) Éric Schérer. 2025

⁷ Tramond Johannès, *Manuel d'histoire maritime de la France (des origines à 1815)*, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1949, p. 825 et 826.

⁸ Comte de Las Cases, *Le mémorial de Sainte-Hélène*, Lequien fils libraire, 1835, p. 25.