

La Manche, couloir ou pièges à escadres (1650-1780) ?

La guerre navale est une des modalités des contacts trans-Manche. Dans la seconde partie de l'époque moderne, elle ne s'est pas limitée à un affrontement armé entre les États riverains, soit la France et l'Angleterre, celle-ci voyant volontiers sa frontière sur la côte opposée¹. Les contacts trans-Manche n'étaient pas seulement nord-sud, car ce long couloir maritime sud-ouest/nord-est, d'une superficie de 75 000 km², était l'axe commercial majeur de l'Europe. En plus des trafics régionaux, anglais ou français, on y trouvait non seulement le grand cabotage européen de la Baltique aux Échelles du Levant, mais aussi les navigations transatlantiques anglaises, hollandaises et parfois françaises (avec Saint-Malo puis Le Havre) vers l'Amérique et l'océan Indien, sans oublier les différentes formes de pêche, de la plus proche à la plus lointaine (sur le Grand-Banc de Terre-Neuve). Par conséquent, le contrôle de cette mer bordière était un enjeu économique et militaire majeur qui, selon les conflits, a pu intéresser la Monarchie espagnole et les Provinces-Unies presque autant que l'Angleterre et la France.

Même pour la *Navy* de Cromwell à George III, opérer en grandes escadres alignant des bâtiments construits spécifiquement pour la guerre et pour le combat en ligne n'allait pourtant pas de soi dans un espace comme la Manche². Il est logique de voir dans celle-ci un couloir maritime qu'on peut souhaiter franchir d'une rive à l'autre ou d'une extrémité à l'autre. Mais les particularités de la navigation en Manche sont telles que cette mer a pu, en maintes occasions, se transformer en piège, aussi bien pour les riverains que pour des forces navales venues de l'Atlantique ou de la mer du Nord. Mon propos est justement d'examiner les difficultés rencontrées, du premier conflit anglo-hollandais (1652-1654) à la guerre d'Indépendance américaine

¹ Cette question a été récemment traitée par MORIEUX, Renaud, *Une mer pour deux royaumes. La Manche, frontière franco-anglaise (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.

² Voir RODGER, N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

(1778-1783), par les principales puissances navales du temps, lorsqu'elles voulurent déployer des escadres dans la Manche, soit pour y protéger ou attaquer le commerce, soit pour opérer contre des côtes ennemies.

La *Navy* bénéficiait-elle d'un avantage géographique ? Ce n'est pas si évident, même si la disposition des littoraux semble favoriser l'Angleterre. L'orientation même de la Manche et son caractère de couloir maritime n'étaient pas de nature à garantir la prédominance de la *Navy* sur des mers éloignées de ses bases. Examinons le rythme que les marées donnaient quotidiennement aux évolutions navales puis évaluons les conséquences des vents et des brumes sur les opérations afin de saisir comment la marine anglaise fut capable, mieux que les autres, de circuler dans la Manche.

La disposition des littoraux favorise-t-elle la *Navy* ?

Partons d'un constat qui donne à réfléchir : la rareté des affrontements d'escadres survenus dans la Manche entre 1652 et 1783. C'est certes dans cette mer que démarrent deux des trois guerres anglo-hollandaises du XVII^e siècle : en août 1652 avec l'attaque (sans déclaration formelle préalable) devant Plymouth d'un convoi hollandais revenant d'Espagne, puis en mars 1672 avec un assaut (dans les mêmes conditions) contre une flotte de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales près de l'île de Wight³. Ensuite, il faut signaler la campagne de Tourville en juin-juillet 1690, à la fois victorieuse et infructueuse, culminant par sa victoire de Bézéziers, contre les Anglo-Hollandais, puis, en mai 1692, celle qui s'acheva par la bataille de Barfleur-La Hougue et la dramatique retraite qui s'ensuivit⁴. Aucune autre bataille n'est ensuite à signaler dans la Manche. En revanche, ce sont les approches de ce couloir maritime qui s'avèrent très disputées. Plusieurs des batailles des guerres anglo-hollandaises ont lieu entre le Pas de Calais, l'estuaire de la Tamise et les Bouches de l'Escaut, tandis que les *Western Approaches*, cette zone de l'Atlantique entre Brest, les îles Sorlingues (*Scilly*) et l'Irlande, deviennent un enjeu majeur lors des conflits franco-anglais.

³ JONES, J.R., *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, Harlow, Longman, 1996, p. 114-118 ; HARDING, Richard, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London, Routledge, 1999, p. 66-67 et 92-93 ; RODGER, N.A.M., *The Command of the Ocean...*, *op. cit.*, p. 81.

⁴ Sur Bézéziers/Beachy Head, voir TAILLEMITE, Étienne, GUILLAUME, Pierre, *Tourville et Bézéziers*, Paris, Economica, 1991 ; MEYER, Jean, *Bézéziers (1690). La France prend la maîtrise de la Manche*, Paris, Economica, 1993 ; PETER, Jean, *Le duel entre Tourville et Seignelay*, Paris, Economica, 2001. Sur La Hougue, BOISLISLE, Arthur-Michel de, « M. de Bonrepas, la marine et le désastre de La Hougue », extrait de *l'Annuaire-Bulletin de la Société de l'histoire de France*, Paris, 1877 ; TOUDOUZE, Georges, *La bataille de La Hougue, 29 mai 1692*, Paris, Chapelot, 1899, rééd. Roger Lepelley, Isoète, 2003 ; *Des vaisseaux et des hommes*, Musée maritime de l'île Tatihou, Saint-Vaast-La-Hougue, 1992 ; LEPELLEY, Roger, *Chroniques de La Hougue*, 2 vol., chez l'auteur, 1992-1993.

La *Navy* était la seule grande marine à être présente en permanence dans cette mer bordière que les gouvernants et l'opinion anglaise considéraient comme un prolongement et une défense de leur territoire. Pour des raisons tenant au commerce, la Manche était (au XVII^e siècle du moins) familière aux marins et aux amiraux des Provinces-Unies qui, en temps de guerre ou de tension avec l'Angleterre, devaient ou y ouvrir la route de leurs flottes de commerce ou contourner les îles Britanniques. L'amiral Ruyter avait ainsi une excellente connaissance des bancs de sable et des chenaux entre l'estuaire de la Somme et la Zélande. Les escadres françaises ne furent présentes que par intermittence. Ce fut surtout le cas sous Louis XIV, très peu après. Le déclin de la Marine sous Louis XV s'est traduit par une perte de familiarité avec la Manche dont la maîtrise temporaire demeurait pourtant l'élément clé de tous les projets de débarquement en Angleterre ou dans la partie orientale de l'Écosse. En 1744, la flotte de M. de Roquefeuil, sortie de Brest pour couvrir une traversée en force du Pas de Calais, s'avança jusqu'à Dungeness, ce qui ne se revit jamais par la suite⁵. Une quatrième marine apparut dans la Manche, à la faveur de la guerre d'Indépendance américaine et de nouveaux projets de débarquement, celle du monarque Bourbon de Madrid. En 1779, l'Espagne fut en mesure d'imposer, pour prix de son alliance, qu'on attaquerait « Carthage à Carthage même ». Une attaque de l'île de Wight fut planifiée et une puissante flotte franco-espagnole entra dans la Manche, mais, victime du mauvais temps, elle ne put dépasser les parages de Plymouth⁶. En 1781 puis 1782, des forces franco-espagnoles opérèrent à l'entrée de la Manche, mais sans projet de descente en Angleterre.

Cette relative rareté des affrontements d'escadres dans la Manche doit bien sûr être rapportée à la fréquente supériorité numérique de la *Navy* qui a, le plus souvent, dissuadé ses principales rivales de s'aventurer dans cette mer. Pourtant, en 1690 comme lors de la guerre d'Indépendance américaine, la *Channel Fleet* se trouva aux prises avec des adversaires nombreux et entreprenants, éventuellement jouissant d'une supériorité numérique momentanée. Mais il faut tenir compte aussi d'autres facteurs, liés cette fois aux conditions de navigation et susceptibles de transformer la Manche en piège à escadres. Toutes les marines, *Royal Navy* comprise, y étaient soumises, celle-ci du fait de son intense fréquentation de ces eaux qui multipliait les risques, les autres inversement à cause de leur manque d'expérience.

L'accès à la Manche depuis l'Atlantique n'avait rien d'aisé. Tout semblait se liquer pour y concourir : les tempêtes sur les *Western Approaches* (dont on reparlera

⁵ LAIRD CLOWES, William, *The Royal Navy. A History from the Earliest Times to the Present*, London, Chatham Publishers, 1996 (1^{re} éd., 1898), t. III, p. 89-90.

⁶ Sur ces opérations, voir PERUGIA, Paul del, *La tentative d'invasion de l'Angleterre de 1779*, Paris, Alcan/Presses universitaires de France, 1939, p. 141-168 et TEMPLE PATTERSON, Allan, *The other Armada : The Franco-Spanish Attempt to invade Britain in 1779*, Manchester, Manchester U. P., 1960, p. 160-215.

plus loin) ou, à l'inverse, les vents d'est refusant l'entrée, la durable absence de phares, l'imprécision des cartes notamment anglaises qui indiquent une mauvaise localisation des îles Sorlingues (*Scilly*). C'est ici qu'eut lieu une des pires catastrophes de toute l'histoire de la *Navy* : le 22 octobre 1707, au terme d'un voyage éprouvant depuis la Méditerranée (siège infructueux de Toulon), l'escadre de Sir Cloudesley Shovell, avec vingt et un bâtiments dont quinze vaisseaux, fut victime de la tempête et d'une erreur de navigation⁷. Tous les maîtres de navire sauf un étaient persuadés d'être à l'ouest d'Ouessant alors qu'ils approchaient dangereusement des Sorlingues et des récifs qui les précèdent (*Outer Gilstone Rock*, *Crim Rocks* et *Bishop Rock* à l'ouest et au sud-ouest de l'archipel), soit une erreur de plus d'un degré de longitude et plus marquée encore en latitude. Quatre bâtiments dont trois vaisseaux furent perdus, deux autres échappèrent de peu au naufrage. Cette tragédie coûta la vie à au moins 1 400 marins et à l'amiral Shovell dont le corps fut ultérieurement inhumé à Westminster sur l'ordre de la reine. On attribua, à l'époque, la catastrophe à l'incapacité à déterminer en mer la longitude et cela contribua à l'adoption du *Longitude Act* de 1714 promettant une récompense à qui trouverait une méthode de calcul efficace. Mais il est aujourd'hui admis que la détermination de la latitude avait été encore plus fautive. En revanche, disposer d'une connaissance précise de la zone des Sorlingues et du cap *Land's End* s'avéra un avantage décisif en juillet 1782 pour l'amiral Howe qui, séparé par une flotte franco-espagnole d'un convoi britannique approchant de la Manche, remonta vers le nord et fit passer sa flotte entre les récifs à l'est des îles et la pointe de la Cornouailles, sauvant le convoi qu'il dérouta vers l'Irlande⁸.

Pour les marines autres que la *Navy*, la Manche s'avérait redoutable une fois qu'elles y avaient pénétré. Le long couloir se caractérisait par une complète dissymétrie entre la *Navy* et ses adversaires. L'une était, pour ainsi dire, chez elle, les autres sans véritables points d'appui, donc avec les plus grandes difficultés pour se ravitailler, pour débarquer malades et blessés et, tout simplement, pour s'abriter du mauvais temps. Il est essentiel de trouver un mouillage dès que le vent ne permet pas d'avancer malgré le courant, afin de ne pas perdre le chemin parcouru. C'est alors que la qualité des ancrages joue à plein, dans l'attente de la renverse de marée ou d'un vent meilleur.

Cette dissymétrie entre la *Navy* et ses adversaires est d'abord celle des mouillages naturels abrités (surtout des vents dominants d'ouest)⁹. D'est en ouest, la côte anglaise,

⁷ DAMER POWELL, J.W., « The Wreck of Sir Cloudesley Shovell », *The Mariner's Mirror*, 43, 1957, p. 333-336 ; MCBRIDE, Peter and LARN, Richard, *Admiral Shovell's Treasure*, Shipwreck and Marine, 1999. Richard Larn est l'auteur d'une abondante bibliographie sur les naufrages survenus aux îles Scilly/Sorlingues.

⁸ SYRETT, David, *Admiral Lord Howe. A Biography*, Stroud, Spellmount, 2006, p. 101-105.

⁹ CUNLIFFE, Tom, *La Manche. Côte anglaise, îles Anglo-Normandes et côte française*, trad. fr., Aix-en-Provence, Vagnon, 2006 (traduit de l'anglais, Imray Laurie Norie & Wilson, 2006), p. 6-8 ; *Pub. 191, Sailing Directions (Enroute) English Channel*, Bethesda Maryland, National Geospatial-Intelligence Agency, Sixteenth Edition, 2010, p. 3-23.

scandée par de grands caps, en offre une succession depuis les Downs, juste avant le franchissement du Pas de Calais quand on vient de la mer du Nord, entre la côte du Kent et le banc de sable des Goodwin Sands. Il y a ensuite les possibilités offertes par l'île de Wight, le Solent et les approches de Portsmouth. Plus à l'ouest, Torbay est le point de rassemblement et le lieu de refuge en cas de tempête des escadres anglaises montant la garde à proximité de Brest (qui se trouve à 150 milles de Torbay), rade bien protégée des vents d'ouest mais complètement ouverte à l'est et au sud, vulnérable en cas d'attaque française. Tel n'est pas le cas de Plymouth qui offre un grand plan d'eau navigable, en eaux profondes, bien protégé. Falmouth, autre port d'estuaire, est lui aussi bien abrité, mais pas par vent d'est. Il n'y a rien d'équivalent côté français : la rade foraine du Havre est très exposée et il en va de même pour Cherbourg.

Cette dissymétrie naturelle, loin d'être corrigée par la main de l'homme, se trouve encore accrue. Du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle, on assiste à l'extension vers l'ouest des infrastructures navales anglaises centrées sur la Tamise et la Medway lors des guerres anglo-hollandaises : l'arsenal de Portsmouth, fondé en 1498, profite de la reprise de la lutte contre la France en 1689 qui provoque également l'essor de Plymouth. Sur la rive opposée, Le Havre et Dunkerque demeurent des bases secondaires incapables de recevoir de grosses unités et vulnérables (surtout Le Havre) à un bombardement depuis la mer. Comment étendre au nord-est de Brest les capacités françaises ? Les projets concernant La Hougue demeurent sans effet et il faut attendre 1786 pour voir démarrer le chantier de Cherbourg¹⁰.

S'engager dans la Manche est donc, pour les rivales de la *Navy*, une aventure risquée, peut-être sans retour. Mais, pour les vaisseaux de Sa Majesté, devoir parcourir ce couloir maritime dans toute sa longueur avant d'accéder enfin à l'Océan n'est pas non plus un avantage face aux Français directement à pied d'œuvre. Tout le monde doit naviguer en Manche au rythme des marées.

Quel rythme les marées donnent-elles aux opérations ?

Les courants de marée commandent la navigation en Manche. Ils se font sentir pendant cinq à six heures dans un sens, puis disparaissent et s'inversent. Aujourd'hui, c'est insuffisant pour qu'un voilier de plaisance puisse traverser en une seule journée la Manche, sauf là où elle est la plus étroite. Début juin 1758, il faut une journée, soit plusieurs marées, à la flotte de l'amiral Howe (115 voiles) pour aller

¹⁰ ACERRA, Martine et ZYSBERG, André, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, Paris, SEDES, 1997, p. 23-31.

de Spithead au cap de la Hague¹¹. La mise en œuvre d'une flotte de plusieurs dizaines de vaisseaux est une tâche nécessairement très lente, que ce soit pour sortir du port ou pour se mettre en ligne de bataille. Dans cette formation, elle s'étire facilement sur plusieurs milles marins, ce qui peut correspondre à des conditions de courants et de vents dissemblables, propres à susciter des dérives et de possibles ruptures de la ligne. Les courants de marées sont d'une force très inégale çà et là dans la Manche, non seulement selon qu'on soit en vive eau ou en morte eau, mais aussi selon la zone considérée. Ils sont, en général, forts à proximité des grands caps, mais de moindre vigueur le long des côtes sud-ouest de l'Angleterre, ce qui peut contribuer à ralentir la marche des escadres ou des convois anglais venant des *Western Approaches* ou s'y rendant.

En admettant que le vent s'y prête, toute progression d'une escadre dans la Manche se fait au rythme des marées. En mai 1692, Tourville qui a eu bien du mal à y pénétrer profite du vent repassé à l'ouest et « étale les marées », autrement dit mouille à chaque fois que le jusant menace de l'entraîner au large. Si le vent souffle en sens contraire au courant, la navigation sera pénible, voire dangereuse. La renverse de la marée est le moment clé. La mer devient mauvaise lorsque le vent est soutenu. La renverse peut être lourde, voire très lourde de conséquences pour l'escadre qui se laisse prendre. Lorsque, le 3 novembre 1688, Lord Dartmouth qui commande la flotte de Jacques II, aperçoit enfin celle de Guillaume d'Orange, il est trop tard : la marée ne lui permet plus de rejoindre les futurs envahisseurs qu'il n'a plus ensuite l'occasion de retrouver. Au soir de Béziers (10 juillet 1690), profitant de l'étale, l'amiral Torrington fait mouiller sous voiles. Surpris, les Français ne peuvent réagir à temps et se trouvent donc séparés de leurs adversaires par la renverse de la marée. L'exemple le plus célèbre se passe le 31 mai 1692, après la bataille de Barfleur-La Hougue (qui a eu lieu le 29), lorsque la flotte de Tourville, poussée (comme ses poursuivants) par un vent d'est, cherche à franchir le raz Blanchard et le passage de la Déroute. onze vaisseaux y parviennent, mais douze autres arrivent trop tard, après le jusant. Ils tentent de mouiller, mais trop tard et doivent couper leurs ancres, ce qui les condamne à terme. Sans ancres, un bâtiment ne peut plus « étaler » les marées et est, tôt ou tard, obligé de s'échouer. Mais une habile utilisation des marées permet de maintenir la distance avec des poursuivants. C'est ainsi qu'en mars 1744, M. de Roquefeuil parvient à rentrer à Brest depuis Dungeness.

Même avec un vent favorable, on comprendra qu'il fallait plusieurs jours à une escadre pour se déplacer dans ce couloir maritime. Portsmouth et ses avant-ports se trouvaient donc à un trop long temps de parcours des *Western Approaches* et des parages de Brest. Pour être opérationnels dans l'Atlantique, les *squadrons*

¹¹ LAIRD CLOWES, William, *The Royal Navy...*, *op. cit.*, p. 192-195.

de la *Navy* avaient nécessairement un handicap marqué par rapport aux escadres françaises basées à Brest. Les conséquences furent durablement significatives. Le trop grand éloignement de Portsmouth, de Spithead et Saint Helen's ainsi que le régime des vents (dont il sera question plus loin) ne permettaient pas d'assurer une efficace surveillance de Brest, ce qui entraîna le développement de Plymouth à partir des années 1690 mais surtout l'élaboration un demi-siècle plus tard d'un dispositif capable d'intercepter les Français et de protéger le commerce britannique, le *Western Squadron*, appuyé sur Plymouth et stationnant autant que possible à l'entrée de la Manche à proximité d'Ouessant¹². Les conséquences se faisaient sentir également pour l'allongement des temps de parcours vers l'outre-mer, ainsi que l'a montré Christian Buchet pour la *Navy* dont les équipages, en partie recrutés par la presse, avaient déjà longtemps séjourné à bord des vaisseaux afin d'éviter les désertions, ce qui les rendait plus rapidement vulnérables au scorbut lors des navigations vers les Caraïbes¹³. C'est l'amélioration de la logistique des vivres pendant la guerre de Sept Ans qui a permis de régler ce problème.

Notons que les conséquences fâcheuses de l'éloignement relatif de la plupart des ports anglais de la Manche par rapport à l'Océan ont été surmontées de manière décisive dans la seconde moitié de la guerre de Sept Ans. Il en est résulté aussi bien l'efficacité du blocus des ports français en 1759 que la capacité à effectuer désormais des débarquements çà et là outre-mer avec des équipages et des troupes en bonne santé. Mais même la plus efficace des marines du temps était soumise au bon vouloir des vents.

Comment vents et brumes pèsent-ils sur les opérations ?

Les vents viennent principalement de l'ouest, mais ceux d'est ne sont pas à négliger, surtout en hiver. Les météorologues distinguent en effet quatre régimes perturbés dans ce couloir maritime¹⁴. Le plus fréquent est celui d'ouest (50 % des

¹² Voir SAXBY, Richard C., « The Western Squadron and the Blockade of Brest », *History Today*, January 1973, p. 20-29 ainsi que RYAN, A.N., « La Royal Navy et le blocus de Brest, 1689-1805. Théorie et pratique », dans Martine ACERRA, José MERINO, Michel VERGÉ-FRANCESCHI (éd.), *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Presses universitaires Paris Sorbonne, 2^e éd., 1998, p. 193-209 ; MIDDLETON, R., « British Naval Strategy, 1755-1762 : The Western Squadron », *Mariner's Mirror* 75, 1989, p. 349-367 et DUFFY, Michael, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », HARDING, Richard (éd.), *Naval History 1680-1850*, Aldershot, 2006, p. 95-117.

¹³ BUCHET, Christian, *La lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du sud (1672-1763)*, 2 vol., Paris, Librairie de l'Inde, 1991.

¹⁴ LE VOURC'H, Jean-Yves, FONS, Claude et LE STUM, Marcel, *Météorologie générale et maritime*, Toulouse, Météo France, 2002, p. 135-138.

cas de mauvais temps), susceptible de survenir en toute saison et de durer quinze à vingt jours. Plus les dépressions circulent vers le sud des îles Britanniques, plus on risque de subir des coups de vent ou des tempêtes. Dans 25 % des cas, on aura un régime perturbé de nord-ouest, avec des dépressions affectant davantage la partie orientale de la Manche, surtout en hiver, avec des grains et des vents pouvant aller jusqu'à grand frais (selon la terminologie actuelle). Ce type de temps dure de cinq à quinze jours. Le régime perturbé de sud-ouest, ne représente que 10 % des cas, il dure peu (un à quatre jours) mais il survient surtout au printemps et à l'été et provoque des coups de vent, parfois de violentes tempêtes. Quant au régime perturbé d'est, soit 15 % des cas de mauvais temps, il se produit surtout en hiver et se traduit par de forts vents, voire des coups de vent, notamment sur le Pas de Calais.

Le régime des vents impose donc des conditions particulières aux opérations navales : la prédominance des flux d'ouest handicape les départs d'Angleterre et le passage des flottes provenant des Provinces-Unies. Elle favorise, en revanche, leur retour, à condition qu'elle ne soit pas synonyme de tempête. Elle peut faciliter la progression d'une force française ou espagnole, mais risque de rendre le retour impossible, obligeant à un périlleux détour par le nord de l'Écosse et l'Océan (comme en 1588 pour les survivants de l'*Armada* de Philippe II). Inversement, une perturbation venant de l'est ou du nord, utile aux Français pour sortir de Brest, leur interdit l'accès à la Manche ou les reconduit à l'entrée s'ils sont déjà engagés. C'est ce qui arrive à Tourville entre le 18 et le 26 mai 1692 alors qu'il avait atteint le travers de Torbay, puis aux Franco-Espagnols bloqués pendant plus de dix jours en août 1779 à proximité d'Ouessant, consommant leurs vivres en pure perte tandis que l'épidémie achève de dévaster les équipages français.

Les changements de vents, conjugués avec les alternances des courants de marée, peuvent peser lourdement sur les opérations. On ne le vit jamais plus nettement qu'en novembre 1688, lors de la seconde tentative de Guillaume d'Orange pour prendre pied en Angleterre¹⁵. Parti de Zélande le 11 novembre (nouveau style, 1^{er} ancien style), poussé par un vent d'est qui bloque les Anglais parmi les bancs de l'estuaire de la Tamise mais lui interdit tout débarquement sur la côte orientale de l'Angleterre, le prince d'Orange met le cap vers la Manche et franchit le Pas de Calais d'une manière particulièrement ostensible. Le vent d'est pousse la flotte d'invasion de plus en plus loin dans la Manche, rendant un débarquement problématique mais sans permettre non plus à ses poursuivants de la rattraper. Le 15, le vent passe au sud-ouest, stoppant les Anglais de Lord Dartmouth et refoulant les Hollandais vers Torbay. Puis surviennent deux jours de calme complètement inattendus en pareille saison, ce qui permet

¹⁵ POWLEY, Edward B., *The English Navy in the Revolution of 1688*, Cambridge, Cambridge U.P., 1928, rééd. 2010, p. 80-119, voir notamment p. 111, note 2 ; JONES, Olyve, « The Protestant Wind of 1688 : Myth and Reality », *European Studies Review*, 3, 1973, p. 201-221 ; RODGER, N.A.M., *The Command of the Ocean...*, *op. cit.*, p. 138-139.

le débarquement, en maintenant les Anglais à bonne distance. Lorsqu'ils voulurent revenir combattre les Hollandais, une alternance de vents défavorables et de calmes les en empêcha. Ainsi favorisé par une météo imprévisible, le prince d'Orange put habilement développer le thème du « vent protestant » poussant le sauveur de la Réforme vers les côtes anglaises. Sa tentative réussie amena Lord Dartmouth à écrire à Jacques II : « il est étrange que des préparatifs aussi insensés puissent avoir tant de succès à ce moment de l'année ».

Le moment de l'année compte beaucoup. Les navigations hivernales en escadre sont peu fréquentes et liées, soit à la recherche de la surprise en Manche, soit à l'envoi volontairement précoce d'une force navale quittant l'Angleterre pour l'Amérique du Nord. Signalons dans le premier cas la sortie de M. de Roquefeuill en février 1744 pour protéger une tentative de débarquement et, dans un autre, le départ de l'escadre de Boscauwen, en février 1758, pour l'attaque de Louisbourg prévue en mai¹⁶. La période la plus utilisée va de mai à octobre. Les deux campagnes menées par Tourville, en 1690 puis 1692, ont eu lieu respectivement en juillet (après bien des retards) et en mai. Les descentes anglaises de 1758 s'échelonnent de début juin à mi-septembre¹⁷. La belle saison n'est parfois que relative. Il n'est pas excessif de dire que le très mauvais mois d'août 1779 est une des raisons de l'échec de l'Armada franco-espagnole et du projet de débarquement le plus sérieux du XVIII^e siècle.

Pour des raisons dues aux dates habituelles de départ outre-mer ou bien à des nécessités stratégiques occasionnelles, la période des retours peut se prolonger très avant dans l'automne et obliger la *Navy* à des croisières aussi indispensables qu'éprouvantes. Si le temps tend à se gâter dès septembre, octobre et novembre s'avèrent redoutables. Les avaries subies lors des tempêtes risquent de contraindre les navires à des mois d'immobilisation forcée et donc à une indisponibilité pesant sur les opérations de l'année suivante. C'est à cette période de l'année qu'ont eu lieu les pires catastrophes navales qui affectent, très logiquement, la *Navy*. En 1691, une escadre anglaise surprise vers Plymouth perd corps et biens le *Coronation* (90 canons) tandis que le *Harwich* (70 canons) est jeté à la côte. Une des tempêtes les plus violentes de l'époque moderne fut celle des 26 et 27 novembre 1703 (ancien style, soit 7 et 8 décembre), qui surprit l'escadre de Sir Cloudesley Shovell rentrant de Méditerranée. L'amiral s'en tire de justesse mais sur les différents rivages de l'Angleterre périrent au moins 8 000 marins, soit l'équivalent de plusieurs lourdes

¹⁶ BOSCAUWEN, Hugh, *The Capture of Louisbourg 1758*, Norman, University of Oklahoma Press, 2011, p. 74-77.

¹⁷ Voir LAGADEC, Yann, PERRÉON, Stéphane, avec la participation de David HOPKINS, *La bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2009, voir notamment les cartes 5-1 et 5-2, p. 70-71.

défaites navales¹⁸. Le même amiral disparaît, comme on l'a dit, dans la nuit du 22 au 23 octobre 1707 aux îles Sorlingues (*Scilly*). Mais on n'est pas plus à l'abri une fois dans la Manche. Tel fut le cas du *Victory*, revenant de Lisbonne et perdu la nuit du 4 au 5 octobre 1744 par 49° 25' de latitude et 3° 33,3' de longitude (soit au nord des Sept-Îles et à l'ouest de Guernesey)¹⁹.

Le vent a au moins l'avantage de pouvoir défaire brumes et brouillards. Ceux-ci peuvent survenir en toute saison. La partie occidentale de la Manche connaît de nombreux brouillards d'advection de mai à septembre, surtout lorsqu'il y a des vents du sud-ouest et nord-nord-est. En revanche, la partie orientale avec le Pas de Calais et l'estuaire de la Tamise subit de nombreux brouillards de rayonnement en automne et en hiver. Deux flottes peuvent très bien se croiser sans se détecter. C'est ce qui se produit juste après la mi-août 1779 : d'Orvilliers va mouiller à 3 lieues de mer de la rade de Plymouth, tandis que Hardy passe à proximité en allant se placer au sud des Sorlingues. Les deux flottes s'aperçoivent enfin le 31, vers les Sorlingues, puis se perdent de vue définitivement. Au total, si le mauvais temps multiplie les risques d'avaries et de naufrages pour la *Navy*, il est son meilleur allié contre tous les ennemis venus de l'Océan.

En conclusion, la Manche est une mer redoutable pour les escadres qui doivent évoluer dans un espace relativement étroit avec des conditions de courants de marée, de vents et de brumes particulièrement contraignantes. Certes, la *Navy* est ici chez elle et dispose d'avantages marqués : celui du nombre la plupart du temps, celui des bases et des mouillages utilisables, celui de la connaissance des côtes enfin. Cela l'aidera à tenir en échec tous les projets de blocus ou de descente en Angleterre. Non seulement les bâtiments de la *Navy* passent plus de temps à la mer que ceux des autres marines (environ un tiers de leur temps au XVIII^e siècle) mais, hormis celles qui se font depuis les arsenaux de la Tamise et ou de la Medway, chaque sortie d'escadre se fait dans la Manche. Celle-ci peut donc s'apprendre, se comprendre et s'endurer²⁰. Inversement, ce savoir-faire maritime est perdu à plusieurs reprises dans la Marine française qui doit le réapprendre, ce qui pose la question

¹⁸ Voir *December 1703 Windstorm. 300 Year-Retrospective*, mis en ligne en 2003 par *Risk Management Solutions* : http://www.rms.com/publications/1703_windstorm.pdf.

¹⁹ Voir <http://www.shipwreck.net/> qui est le site d'*Odyssey Maritime Exploration* qui a retrouvé le *Victory* en 2008 et en particulier le rapport d'identification dû à Neil Cunningham Dobson et à Sean Kingsley, *HMS Victory, A First Rate Royal Navy Warship lost in the English Channel 1744. Preliminary Survey and Identification*, mis en ligne en 2009 : http://www.shipwreck.net/pdf/OMEPapers2-HMS_Victory.pdf

²⁰ En 1726, Sa Majesté britannique George I^{er}, revenant de son Électorat de Hanovre, subit une telle tempête qu'on le crut un moment disparu en mer. Son yacht trouva finalement refuge à Rye, HATTON, Ragnild, *George I Elector and King*, London, Thames & Hudson, 1978, p. 160.

du peu d'articulation entre l'expérience qui est celle des marins de la pêche et du commerce et les missions assignées à la Marine.

Pourtant, le couloir que tout le monde utilise ou cherche à contrôler, ne serait-ce que temporairement, recèle, surtout d'ouest en est, une succession de pièges maritimes. Face à des adversaires ayant un accès direct à l'Océan, la *Navy* était désavantagée, tant par le temps nécessaire pour venir depuis le bassin oriental de la Manche que par la longueur et la date souvent tardive des retours. Elle sut pourtant surmonter ce handicap. La solution fut, en définitive d'ordre logistique, comme on le vit lors de la guerre de Sept Ans, permettant une véritable projection de puissance, avec présence permanente à l'entrée de la Manche. Mais la guerre d'Indépendance américaine, avec la trop grande dispersion des moyens britanniques et l'impossibilité de réitérer un tel dispositif, montra que le contrôle de cette mer n'était jamais assuré.

Olivier CHALINE
université Paris Sorbonne (Paris IV),
Laboratoire d'histoire et d'archéologie maritimes (FED 4124)

RÉSUMÉ

Long couloir disputé, pas uniquement entre ses riverains aux XVII^e et XVIII^e siècles, la Manche est une mer particulièrement difficile. Alternance de courants de marées, vents dominants ou non, brouillards, dissymétrie des mouillages possibles entre les deux rives, tout concourt à y rendre malaisée la mise en œuvre d'une force navale. De toutes les Marines, c'est la *Royal Navy* qui a su le mieux tirer profit de cet espace qui fut, par excellence, le sien. Son expérience, acquise à force de campagnes de mer et aussi de pertes, fonda sa domination rarement contestée de la Manche.