

HISTOIRE & PATRIMOINE

LA REVUE HISTORIQUE DE LA CALE DE L'ILE

400 ANS DE LA ROYALE

En ce mois d'octobre 2026, nous célébrons les 400 ans de notre vénérable Marine. Quatre siècles d'aventures et de coups d'éclats sur toutes les mers du globe. Mais aussi de soirs sombres, de tempêtes politiques où elle a dû se renouveler, voir même renaître de ses cendres.

La naissance de notre Marine est le fruit d'un tournant majeur dans les relations entre les grandes puissances européennes à partir du XVI^e siècle. Avant, il n'y avait que des escadres éphémères, constituées à l'occasion d'opérations militaires ponctuelles.

Contre vents et marées, fidèle à ses traditions mais toujours innovante, la Marine Française traverse le temps sans une ride.

AVANT RICHELIEU

Le moteur puissant qu'a représenté la rivalité entre la France et l'Angleterre nécessite d'y consacrer un livre entier (au minimum). Elle est née progressivement au XIII^e siècle avec l'accès au trône anglais de la famille angevine des PLANTAGENET. Durant huit siècles, les deux royaumes vont plonger l'Europe et le monde dans un conflit sans fin. Entre les deux rivales : la Manche. Mer étroite, elle impose le recours inévitable au combat sur mer et à des flottes toujours plus puissantes.

Mais la configuration des deux royaumes est radicalement différente. Le caractère insulaire de l'Angleterre lui rend vital et prioritaire l'utilisation de moyens maritimes. La France, elle, même au temps des grands seigneurs féodaux, est le centre géographique de l'Europe occidentale, devant à la fois faire face aux menaces terrestres de ses voisins et aux menaces navales d'ennemis parfois lointains, sur deux façades (même trois si l'on compte la Manche) qui ne communiquent pas entre elles.

Le Roi de France n'a pas de Marine à temps plein. Lorsqu'il lance une grande opération, il réquisitionne des navires marchands, qui sont équipés pour l'occasion et montés par des archers et des soldats. Cette pratique devient systématique avec les croisades. Les navires sont principalement des nef, des galères ou bien des cogues. Les techniques de combats sont proches de celles en usage sur terre. Les flottes sont souvent très importantes.



Exemple de combat naval médiéval

Citons l'une des toutes premières batailles navales entre les deux royaumes, la bataille de Damme en 1213, où 1700 navires français sont attaqués par 500 navires anglais à proximité de l'actuelle ville de Bruges.

Le Premier coup de canon, qui va changer la manière de se battre en mer, sera tiré le 23 septembre 1338, à la bataille d'Arnemuiden (actuelle Hollande), durant la Guerre de Cent Ans. La nef anglaise « Christopher » y est équipée de trois canons en fer et d'une pièce d'artillerie à main. Cela ne suffira cependant pas pour vaincre les marins français qui capturent le navire.

S'il n'y a pas de marine en tant que telle, la charge d'Amiral de France est cependant créée dès le règne de saint Louis. Mais ceux qui la reçoivent ont un rôle plus administratif qu'autre chose.

LES GUERRES DE RELIGION

Avec Richelieu, tout change. La nécessité d'avoir une marine permanente se fait de plus en plus sentir. Les grandes puissances maritimes que sont l'Angleterre et la Hollande en sont déjà dotées. En France, les fonctions d'administration des affaires maritimes sont encore très féodales et détenues par des grandes familles du royaume.

Le pays subit une guerre civile majeure entre les catholiques et les protestants. Des foyers de résistance au pouvoir royal existent dont le symbole est la ville de la Rochelle. Celle-ci se constitue même en République auto-proclamée, soutenue par l'Angleterre. Richelieu convainc Louis XIII de procéder à une série de mesures afin de centraliser le pouvoir et de limiter celui des seigneurs rebelles, qui plus est, protestants, afin d'anéantir ces foyers de résistance.



Bataille de l'Ecluse, 1340, fonds BNF.



Le Siège de la Rochelle, par Paul-Henri MOTTE, 1881.
Musée d'Orbigny Bernon

En 1626, la fonction d'Amiral de France est remplacée par celle de Grand-Maître de la Navigation. Les Amirautés provinciales sont contrôlées par l'État (à l'exception de celle de la Bretagne, qui résiste farouchement). Les galères de la famille de Gondi sont rachetées en Méditerranée et des chantiers navals sont créés notamment à La Roche-Bernard, Brouage et Indret. Des arsenaux sont développés à Brest, Toulon et Le Havre. Les premières escadres sont constituées dès 1627. La Marine Française est née.

LA MARINE DE COLBERT

Cette jeune Marine prometteuse doit faire avec la géographie française et est divisée dès le début en deux flottes : celle du Ponant (façade Atlantique et Manche) et celle du Levant (Méditerranée). Cette contrainte s'impose toujours à elle et nombre de grandes opérations maritimes ont d'abord nécessité de rallier l'une à l'autre, avec une perte de temps et d'énergie souvent très handicapante. Mais cela n'a pas empêché nombre de projets d'invasion de l'Angleterre, véritable obsession des monarques français et débutant toujours par ce long regroupement de nos forces navales.

Et pour constituer ces forces, l'autorité royale a besoin de marins, d'officiers et en grand nombre. Car lancer des navires de guerre ne pose plus de problème. Le véritable enjeu est d'avoir des équipages suffisants pour les faire naviguer. Colbert va y apporter une solution efficace et pragmatique, le système des classes. Il rédige en 1681 l'Ordonnance de la Marine, structurant toute la vie maritime française. Loin d'être cantonnée à des règles sur l'organisation de nos forces navales, cette ordonnance régit tout le monde maritime du Royaume. Tous les marins, valides ou non, sont recensés dans toutes les provinces, au sein d'amirautés locales, au plus près de leur habitation. Leur parcours est enregistré. Tous les trois ans (quatre pour l'Amirauté de Bretagne qui tient à son statut particulier), chaque marin doit servir sur un des navires du Roi.

Ce système, qui va perdurer durant tout le XVIII^e siècle, permet d'assurer la main d'œuvre nécessaire. Seuls les capitaines de marine marchande, maîtres de barque ou patrons de pêche échappent à cette obligation. Mais ils seront incités à servir volontairement et temporairement, constituant le corps des « officiers bleus » (en rapport avec la couleur de leur uniforme). Ils ne seront pas légion à le faire, dénigrés par les « officiers rouges », ceux du grand corps. Uniquement composé d'officiers issus de la noblesse, le grand corps est institué pour encadrer l'ensemble des navires de la flotte. Les futurs officiers ont leur propre école, celle des Gardes-Marines. La Marine de Colbert est rationnelle, encadrée par une administration efficace. Son approvisionnement tant en matériel qu'en matière première pour la construction des navires est maîtrisée et des filières développées partout dans le royaume. Durant cette période, elle va écrire l'une des pages les plus glorieuses de son histoire, comme la victoire remportée au Cap Béveziers, en 1690, contre les marines anglaises et hollandaises.



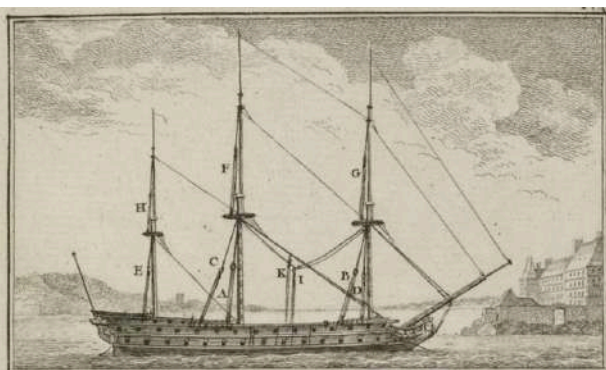
Bataille du Cap Béveziers, 1690. Coll BNF

LES ANNES SOMBRES

Cette période faste ne va malheureusement pas survivre à Colbert. Louis XV fait tout son possible pour préserver la paix avec la perfide Albion. Cette politique a pour conséquence des crédits réduits pour la Marine. La construction de nouveaux navires est très limitée et la majorité de ceux en service restent à quai. Les arsenaux tournent en ralenti.

Cependant, le Ministre de la Marine MAUREPAS favorise la production de vaisseaux de ligne rationalisée avec les navires de 64, 74 et 80 canons. Ils seront les plus performants de l'époque. Plus rapides, moins cher à construire que les « trois ponts » et moins gourmands en équipages, ils permettent de limiter l'écart entre notre marine et la Royale Navy. Cette dernière reprend rapidement cet exemple pour sa propre production.

Mais la terrible Guerre de Sept Ans vient balayer les ambitions de Louis XV sur tous les plans. Le 20 novembre 1759, le phare des Cardinaux sur l'île d'Hoëdic est le témoin d'une véritable exécution de la flotte française, dont les survivants se réfugient durant 2 ans à Arzal, bloqués par une escadre britannique qui a pris racine à l'embouchure de la Vilaine.



VAISSEAU DE 74.CANONS

Ces Vaisseaux, sont d'un service plus étendu que les précédents; et se manœuvrent plus aisément; Ils sont susceptibles par leur force, et leur grandeur, de rendre en même temps, un Combat vigoureux, et actif, on les préfère aux premiers pour porter la guerre dans les Pays éloignés, et ils sont regardés comme de Forts Vaisseaux de Bataille.

MANŒUVRES COURANTES

On ne représente point les haubans dans cette Figure, pour laisser voir les manœuvres à poulies, qui sont dessous, voici leurs noms.

A Calomies	} Ces Manœuvres, servent à embarquer, et débarker les grande fardeaux, ainsi qu'à d'autres travaux, en faisant usage de force.
B Candeliers	
C les grande Palans	
D Palans de misaine	} Il y en a un de chaque côté du V. c'est pourquoi on les a écrits au pluriel, on fait de même pour les manœuvres qui sont dessous, par conséquent on double comme ces premières.
E Palans d'artimon	
F Palans du grand mat d'hune	
G Palans du petit mat d'hune	} Ces Manœuvres, servent à tendre et défaire les haubans, ou pour parler en marin, à les raler et déraler. Elles servent encore à donner ou à retirer les voiles relatives à la manœuvre de la manœuvre des Vaisseaux.
H Palans du Perroquet de Fougue	
I Palans d'Etat	
K Palanquin	} Ces manœuvres, servent à embarquer et débarker des menus effets, ainsi qu'à différents services des Vaisseaux.

Vaisseau de 74 canons.
Gravure de Nicolas OZANNE 1760



MAUREPAS, ministre de la Marine de Louis XV. Artiste inconnu



La Bataille de la Chesapeake, par Jean Antoine Théodore de GUDIN

LE RENOUVEAU

Louis XVI comprend dès le début de son règne l'importance d'avoir une marine efficace et puissante. La production de navires et l'innovation technique sont favorisées. Dans le prolongement du succès des vaisseaux de 74 canons, de nouveaux navires de la même classe sont produits, en respectant le principe de classe de bâtiment (un même type de navire est produit en « série »), afin de pouvoir en faciliter l'entretien et le remplacement des

différents éléments. Cette politique est payante et l'éclatante victoire de la baie de Chesapeake en 1781 durant la Guerre d'indépendance américaine vient effacer les douloureux souvenirs.

LA TRAGEDIE REVOLUTIONNAIRE

Mais les efforts des années 1770-1780 sont de courte durée. La vague révolutionnaire et l'épopée impériale remettent en cause toute la structure et toute l'organisation de la Marine. L'école des Gardes-Marines est fermée, les arsenaux n'ont plus de crédit pour fonctionner et le nombre d'officiers ayant émigré ou victimes des violences de la période laissent des lacunes irremplaçables. Les escadres françaises accumulent les défaites. Paradoxalement, la guerre de course atteint son apogée durant toute la période, malgré les temps d'interdiction que le gouvernement révolutionnaire tente d'imposer, pour garder suffisamment de marins pour ses équipages. Cette agonie dure jusqu'à la défaite de Trafalgar en 1805, dont le souvenir perdure encore.



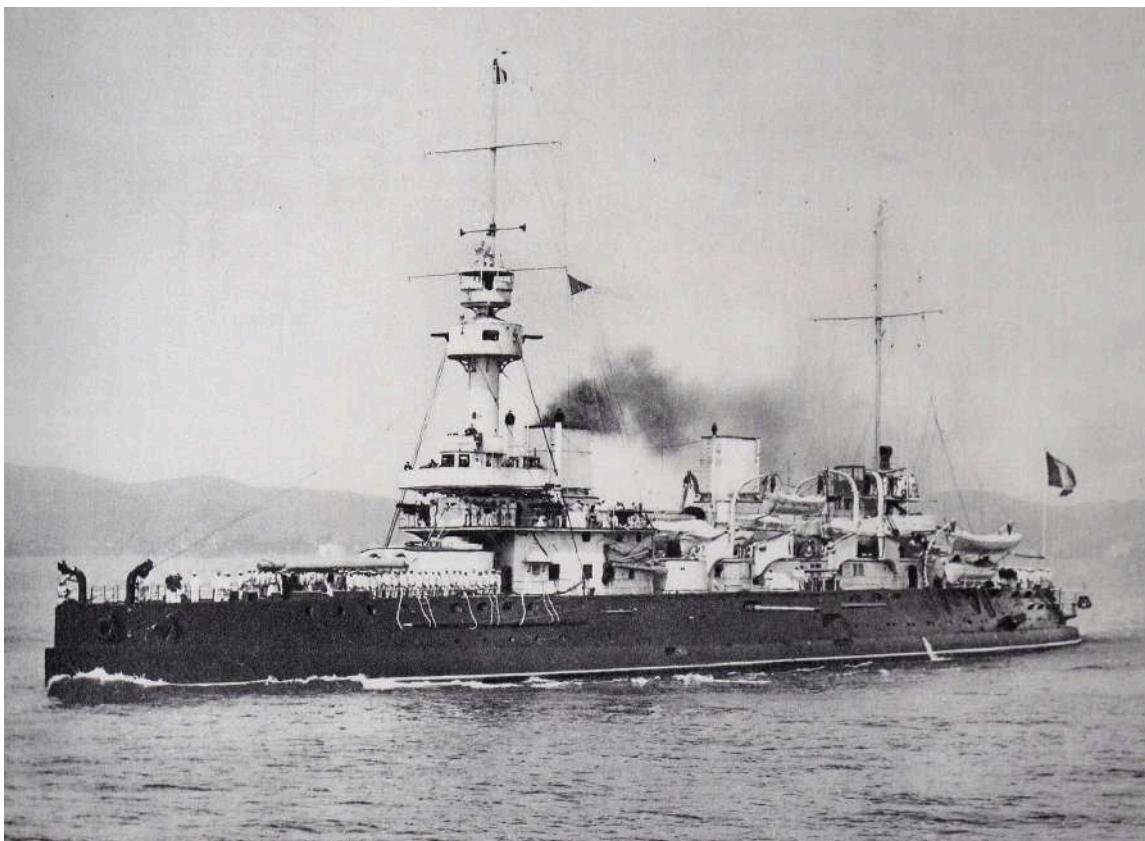
La Liberté des mers, estampe en-tête de 1795 gravée par Nicolas Ozanne. Collections BNF.

LA TRANSITION TECHNOLOGIQUE

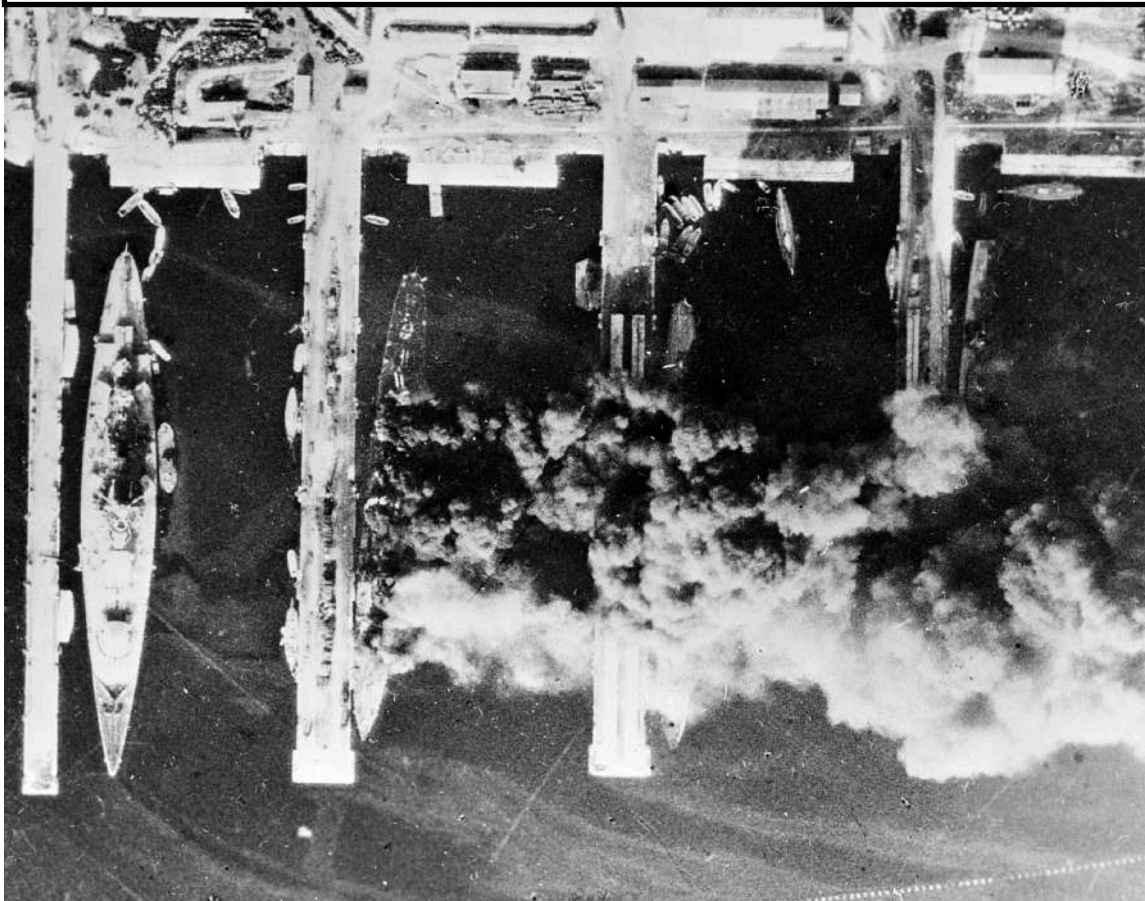
Il faut attendre le tournant du XIXe siècle et l'avènement du Second Empire pour constater une restructuration de la Marine Française. Certes, la France participe activement à la dernière grande bataille navale de l'ère de la voile aux côtés de ses alliés anglais (une première depuis très longtemps !) et russes, contre les Ottomans, en 1827 à Navarin.

Mieux, le Gouvernement ne rate aucune évolution technologique majeure. En 1857, il décide d'abandonner définitivement la voile comme moyen de propulsion de ses navires. C'est une révolution : la conception-même d'un équipage est réécrite. Adieu gabiers, plus jamais nous ne vous verrons jouer les équilibristes dans les huniers des navires de la Royale...

Les cuirassiers apparaissent, remplaçant les navires de lignes. Ils vont dominer la stratégie navale jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale. La France se maintient comme la 4^e marine au monde, alignant en 1939 la plus grande force de son histoire : 2 croiseurs de bataille, 5 cuirassés, 1 porte-avion, 1 porte-hydravions, 19 croiseurs, 18 torpilleurs, 19 contre-torpilleurs et 78 sous-marins. Malheureusement l'invasion éclair de notre territoire empêchera cette force de s'exprimer. Pire, le drame de Mers-El-Kébir et le sabordage de Toulon anéantiront cette formidable force.



En haut, le cuirassier Brennus, navire amiral de la Flotte du Levant à la fin du XIXe.
En bas, sabordage de la Flotte à Toulon, 1942.



LA FORCE DE DISSUASION

Depuis la fin du second conflit mondial, la France s'est adaptée à une nouvelle partition du monde et a fait de même avec sa marine. Elle a repensé sa force en force de dissuasion, s'appuyant sur ses sous-marins lanceurs d'armes nucléaires et maintenant un groupe aéronaval efficace et reconnu par ses alliés. Les derniers conflits déclarés au Moyen-Orient démontrent que la Marine Française reste une force maritime qui compte et qui est capable de se déployer sur toutes les mers du globe. Loin devant sa concurrente de toujours, la Royale Navy, qui peine à survivre, après avoir été placée au second plan des priorités anglaises.



Le sous-marin lanceur d'engins SUFFREN à son lancement.
Ce type de sous-marin structure notre force de dissuasion.



Le Capitaine de Vaisseau de MONTEVILLE remettant son insigne à au stagiaire Louis MOUSSION, de la PMM de Nantes.

LA MARINE A NANTES

Nantes n'a jamais été une place principale pour la Marine. Cependant, elle n'a pas été absente de cette longue histoire. Dotée d'un commandement régional, assuré actuellement par le Capitaine de Vaisseau de MONTEVILLE, la ville est marraine de la frégate « Chevalier Paul ». Chaque année, aussi, les stagiaires de la préparation militaire découvrent la marine, créant irrémédiablement des futures vocations.

LE SYSTEME DE CLASSES

Bien évidemment, les marins nantais sont les premiers acteurs de la présence de la Marine à Nantes. Soumis depuis Colbert au système des classes puis à l'inscription maritime, ils ont vécu entre le XVIIe et le XXe siècle au rythme des embarquements pour Brest ou Rochefort. Chaque génération a apporté sa contribution aux équipages de la flotte. La gestion des classes et de l'inscription maritime impose la présence d'une administration en conséquence.

Par exemple, au début du XXe siècle, Nantes accueille un Administrateur principal de l'inscription maritime, Louis Joseph BRONKHORST, officier de la Légion d'Honneur.



A gauche, l'Amiral VERRÉ, Administrateur Général de la Marine entre les deux guerres, natif de Nantes.
A droite, le Capitaine BRONKHORST, Administrateur de l'Inscription Maritime de Nantes au début du XXe siècle.
Coll. Famille MOUSSION

OFFICIERS NANTAIS

Si Nantes n'a pas été ville-arsenal, sa vocation maritime a cependant fait émerger bon nombre de grands officiers au sein de la Royale.

Tels BARRIN de la GALISSONNIERE, amiral de Louis XV et gouverneur de la Nouvelle-France, BESNE du CHAFFAULT, amiral de Louis XVI, bon nombre de marins nantais se sont distingués admirablement durant la longue histoire de la marine française. Sur toutes les mers du globe ou bien dans l'administration de la Marine, comme Paul VERRÉ, contrôleur général et commandeur de la Légion d'Honneur, les Nantais furent de tous les combats et de tous les défis.

LA CONSTRUCTION DE NAVIRES DE GUERRE

Si Nantes a bien contribué à l'essor de la Marine, c'est bien dans le domaine de la construction navale. Du milieu du XVIIIe aux années 1980, nombre de navires de guerre ont été lancés à Nantes. Deux chantiers principaux les ont construits CRUCY et DUBIGEON.

Le Premier a été en activité entre 1793 et 1814, construisant pas moins de 157 navires pour le compte de l'État. Il est basé devant Chantenay et possède d'autres sites, dont celui de Basse-Indre. Sa production compte plusieurs navires célèbres, dont la deuxième Belle-Poule et la Méduse.

Le Deuxième a animé les quais de la Loire durant plus de deux siècles (1760-1987). Implantés à la Chézine, puis étendu sur le site Crucy de Chantenay et sur l'île de Nantes, il a fait partie de l'âme de la ville. Durant les années 1950-1960, ils se spécialisent même dans la construction de sous-marins. Son dernier bateau lancé fut le Bougainville, pour le compte de la Marine Nationale.

SOUVENIRS DE LA MARINE A NANTES

Des témoignages de premier ordre nous ont laissé des traces précises de l'histoire de la Marine à Nantes.

Par exemple, en 1791, le nouveau pavillon de la Marine est inauguré. Jusqu'à octobre 1790, celui de l'Ancien Régime, le pavillon blanc, reste à flotter sur tous les navires des escadres françaises. La Convention décide alors d'adopter un pavillon commun à la marine de guerre et la marine marchande, reprenant le pavillon blanc et portant dans son coin gauche les trois couleurs : bleu, blanc et rouge.

Le 10 avril 1791, vers 10h du matin, Nantes se mobilise pour inaugurer en grandes pompes ce nouveau pavillon. Sous la direction du maire KERVEGAN, un cortège part de l'hôtel de ville, traverse le centre, pour se rendre sur le quai de la Fosse et la cale Montaudouin. Passant devant l'église Saint Nicolas, des ecclésiastiques en prennent la tête. Arrivé sur le quai, le cortège s'arrête devant le vaisseau de guerre CERBERE, rebaptisé MIRABEAU (celui est décédé quelques jours avant). Une messe y est célébrée.

Un coup de canon retentit au début de la messe et trois lorsque l'on envoie le nouveau pavillon à la poupe du navire. Deux autres coups claquent dans l'air, l'ensemble des navires présents dans le port amènent brusquement leur pavillon blanc. Un nouveau leur donnent le signal d'envoyer, ensemble, le nouveau pavillon. Cette scène spectaculaire est ponctuée par les traditionnels 21 coups de canons, qui accompagnent le TE DEUM.

Cette cérémonie, très martiale, fut légèrement entachée par une bousculade sur le quai, malmenant le colonel de la garnison.

Ainsi fut saluée l'arrivée d'un pavillon qui ne resta en service que quatre années, remplacé par celui que nous connaissons tous aujourd'hui.

Lors du règne de Louis-Philippe, Nantes est dotée d'une garde nationale maritime. La Loi du 22 mars 1831 dispose : « dans les ports de commerce et dans les cantons maritimes il pourra être formé des compagnies spéciales de marins et d'ouvriers-marins, ayant pour service ordinaire la protection des navires et du matériel maritime situé sur les côtes et dans les ports. »

Une compagnie de 150 marins et ouvriers-marins est créée dès le mois de mai à Nantes. Au plus fort, l'effectif montera à 240 personnes. Un emblème spécifique à la ville est créé et arboré sur leur uniforme. A leur tête un « capitaine-commandant ». Le personnel qui la compose est essentiellement issu des équipages de marine marchande nantaise. Mais aussi des différents corps de métiers évoluant autour (charpentiers, poulieurs, gréeurs, etc.).

Les effectifs sont présents de manière irrégulière, les marins professionnels étant souvent à la mer. Les pièces d'archives démontrent cependant que la mairie de l'époque les porte en estime et qu'ils sont des véritables acteurs de la ville.

Ces gardes-nationaux maritimes auront malgré tout une existence courte, tributaires des changements de régime incessants du XIXe siècle. L'avènement de Napoléon III en sonne le glas, dans un décret du 11 janvier 1852.



Coiffe de la garde nationale maritime de Nantes.
Coll. musée des Salorges



Le Maire de Nantes et le représentant de la Marine Nationale signant l'acte de parrainage du Chevalier Paul

LE MAILLE-BREZE ET LE CHEVALIER PAUL

Le lien entre Nantes et la Marine Nationale s'inscrit tant dans l'Histoire que dans le présent.

Elle accueille depuis 1988 le seul musée flottant de France, le MAILLE-BREZE. Escorteur d'escadre entre 1955 et son désarmement, il a parcouru toutes les mers du globe. Véritable témoin de la période de la Guerre Froide, il fait partie des principaux symboles de la ville.

Mais Nantes entretient son lien avec les forces navales en parrainant actuellement le CHEVALIER PAUL, frégate de défense anti-aérienne. Déployé à plusieurs reprises au Moyen-Orient, il a été engagé dans des combats navals durant la guerre de Libye et contre les Houthis plus récemment.

Régulièrement, un détachement de l'équipage de la frégate vient participer aux cérémonies militaires nantaises, aux côtés des stagiaires de la Préparation Militaire Marine.

Nantes, sans être ville d'escadre, entretient depuis toujours un lien fort avec notre Marine, l'aidant à se développer techniquement et lui fournissant des marins valeureux qui ont marqué son Histoire.