

SUFFREN : UN PRECURSEUR MAL COMPRIS

par

Rémi Monaque de l'Académie du Var

Suffren fait partie des très rares marins français qui jouissent d'une renommée internationale. Les Anglo-Saxons, notamment, le placent dans le club très fermé des quelques amiraux qui ont profondément marqué leur époque par leurs innovations tactiques ou par l'ampleur de leurs vues stratégiques. L'amiral King, par exemple, qui fut à la tête de la marine américaine pendant la seconde guerre mondiale, dresse la liste des cinq plus fameux amiraux du passé. Il cite les noms de Jervis, Nelson, Tromp, Suffren et Farragut et justifie ainsi la sélection du Français : il possédait "l'art de tirer le meilleur parti des moyens disponibles accompagné d'un instinct de l'offensive et de la volonté de la mener à bien". En fait, c'est souvent l'agressivité de Suffren qui a été retenue par les historiens et les stratèges pour le placer dans la même lignée que le hollandais Ruyter et le britannique Nelson.



En France, en revanche, la personnalité de Suffren a toujours fait l'objet de vives polémiques. Bien sûr chacun s'accorde à reconnaître que le plus talentueux des amiraux de Louis XVI contribua beaucoup à la gloire de la marine française en tenant tête avec panache et opiniâtreté à la marine britannique au cours de sa fameuse campagne des Indes. Mais les critiques sur sa personnalité, beaucoup mieux connue en France qu'à l'étranger, ont toujours été très vives. Les adversaires de Suffren ont beau jeu pour remarquer que ses victoires les plus brillantes n'ont été que de demi-succès car l'amiral ne sut jamais obtenir la pleine adhésion de ses capitaines : il fut souvent mal compris et donc mal obéi. L'objet de cette communication est de montrer en quoi Suffren fut un grand novateur et comment ses intuitions souvent géniales furent desservies dans leur application par des défauts dirimants de caractère et de comportement.

LA FORMATION DE SUFFREN

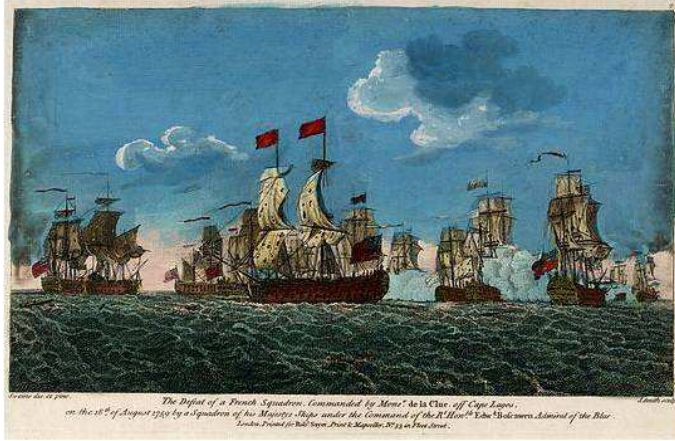
Rien ne prédispose le jeune Suffren lorsqu'il rallie à l'âge de 14 ans la compagnie des gardes de la marine de Toulon en octobre 1743 à devenir un rénovateur de la tactique et de la stratégie navales. Il appartient à la

bonne noblesse provençale qui fournit à cette époque un quart des officiers de la marine royale; il suit le cursus habituel des officiers du grand corps et reçoit donc l'enseignement classique de la doctrine en vigueur à l'époque. Mais très vite survient un événement très favorable à sa formation : après une trentaine d'années de trêve, les hostilités reprennent entre la France et la Grande-Bretagne. Dès le mois de janvier 1744, Pierre-André quitte les salles de classe de l'arsenal de Toulon pour embarquer sur le *Solide* et participer à la bataille du Cap Sicié où l'escadre française commandée par Court de La Bruyère, un amiral de 78 ans, permet à l'escadre espagnole bloquée à Toulon de quitter ce port malgré l'opposition de l'amiral Mathews. A l'exception de six mois passés à terre aux gardes de la marine de Brest, Suffren reste embarqué pendant toute la guerre et connaît une formation pratique "à l'anglaise" faite de multiples expériences d'une grande richesse. La dernière en date est son embarquement sur le *Monarque* qui le 27 octobre 1747 soutient un combat héroïque au large d'Ouessant. Dans cette affaire, les huit vaisseaux de l'Étenduère chargés de protéger un immense convoi vers les Antilles sont attaqués par les quatorze vaisseaux de l'amiral Hawke. L'amiral français parvient à sauver son convoi au prix d'un terrible combat de sept heures où six vaisseaux français sont pris après une défense héroïque. Suffren, fait prisonnier sur le *Monarque*, connaît une première expérience de la captivité et surtout la terrible humiliation d'assister à l'apothéose de Hawkes qui remonte triomphalement la Tamise avec ses prises. Il restera marqué toute sa vie par cette cruelle expérience et en conservera une haine tenace des Anglais.

La courte période qui sépare la guerre de succession d'Autriche de la guerre de Sept Ans est mise à profit par Suffren pour se rendre à Malte et y faire sa formation de chevalier de Saint-Jean de Jérusalem. Pendant toute sa vie d'adulte, Pierre-André alternera le service à Malte et le service dans la marine du Roi, menant de front les deux carrières et s'appuyant habilement sur l'une pour faire progresser l'autre. Le style de commandement de Suffren fut-il influencé par cette double appartenance ? Oui, assurément, mais pas tellement dans le domaine des opérations car l'époque des affrontements héroïques contre Turcs et Barbaresques était passée. Restait peut-être de ce passé glorieux la tradition d'attaquer l'ennemi avec fougue, esprit de sacrifice et sans peser les risques encourus. Beaucoup plus sûrement, l'amiral développa lors de ses séjours à Malte, un intérêt constant pour la santé physique et morale de ses équipages. En bon moine hospitalier, il manifesta toujours la plus grande sollicitude pour les malades et les blessés et sut prendre des mesures concrètes pour améliorer la vie quotidienne de ses marins. Cette attitude compta beaucoup pour sa renommée.

La guerre de Sept Ans apporte de nouvelles et riches expériences à Suffren. En 1756 il participe à bord de *l'Orphée* à la victoire française de

Minorque remportée par La Galissonnière sur le malheureux Byng qui fut jugé par une cour martiale, condamné à mort et exécuté. L'historien anglais Nicolas Rodger estime que cet officier général, qui n'avait pas mérité pareil châtement, fut victime de "la colère du Roi, de la fureur de l'opinion publique et de l'indignation de ses collègues". En cette occasion,



Pierre-André put constater l'inefficacité d'un combat en lignes parallèles lorsque l'adversaire au vent (en l'occurrence l'Anglais) se contente d'une canonnade à grande distance sans contraindre son adversaire au combat rapproché. Beaucoup plus dramatique fut le combat de Lagos, au mois d'août 1759.

Suffren, maintenant lieutenant de vaisseau, est embarqué sur *l'Océan*, navire amiral de M. de La Clue. L'amiral, après un premier combat où son escadre s'est dispersée, s'est réfugié avec quatre vaisseaux dans les eaux portugaises et donc neutres de Lagos. Il y est poursuivi par Boscaven qui, au mépris du droit international, brûle deux des vaisseaux qui s'étaient volontairement échoués et s'empare des deux autres. Pierre-André est à nouveau fait prisonnier. Une vingtaine d'années plus tard, il saura se souvenir de cette cynique leçon de réalisme et n'hésitera pas, lors de la bataille de La Praya, à violer à son tour la neutralité portugaise.

Nous ne suivrons pas Suffren dans tous ses embarquements pendant la longue trêve qui sépare la guerre de Sept Ans de la guerre d'indépendance américaine. Notons seulement que sa notoriété commence à s'affirmer dans la marine du Roi comme dans celle de Malte et qu'on lui confie de nombreux commandements : deux chébecs, deux frégates, une galère maltaise et que la déclaration de guerre le trouve au commandement du *Fantasque*, vaisseau de 64 canons. A plusieurs reprises, Pierre-André a participé en tant que capitaine aux campagnes des escadres d'évolution où il a pu perfectionner son art de la manœuvre et de la tactique.

Pendant la guerre d'indépendance américaine, Suffren sert à la mer du premier au dernier jour. Il fait partie, avec son *Fantasque*, de la première escadre envoyée au secours des insurgés américains sous les ordres de d'Estaing. Cet amiral atypique, appartient à une haute famille de la noblesse de cour. Il provient de l'armée de terre et a été bombardé dans la marine avec un rang élevé d'officier général. Cette promotion imméritée, comme son incompétence maritime, lui valent l'inimitié quasi générale des officiers de marine. Pourtant le personnage ne manque pas de grandes qualités comme le courage, la ténacité et une remarquable

capacité à discerner les talents de ses subordonnés. D'Estaing ne tarde pas à comprendre que Suffren, bien que placé à un rang médiocre sur la liste navale, est son meilleur capitaine. C'est à lui qu'il confie les missions les plus délicates, lui donnant à commander des forces de plus en plus importantes. Pierre-André profite de toutes ces occasions pour parfaire sa formation et ne manque pas de faire part à son chef, parfois sans beaucoup de ménagement, de ses remarques critiques sur la façon dont est conduite l'escadre. Il s'illustre en plusieurs occasions, notamment à Newport en contraignant au sabordage une demi-douzaine de frégates anglaises et à la bataille de La Grenade où il prend la tête de la ligne de file française essuyant avec intrépidité le feu très vif de toute l'escadre anglaise.



Dans cette campagne où beaucoup d'occasions sont perdues par les Français, Suffren affine sa réflexion stratégique et tactique et acquiert peu à peu la conviction qu'on ne peut obtenir de succès décisif qu'à deux conditions : combattre l'ennemi de très près et concentrer sur une partie de son dispositif la plus grande partie de sa propre force. Cette conviction, il la

retire de sa propre et déjà vaste expérience, mais aussi de ses lectures historiques et notamment de l'étude des campagnes du grand Ruyter pour lequel il éprouve une vive admiration. Combattre l'ennemi de près est une chose assez simple, du moins si l'on possède l'avantage du vent et donc de la possibilité de se rapprocher autant que l'on veut de son adversaire. Il "suffit" de faire preuve d'un grand courage et d'une grande autorité. D'un grand courage pour placer son propre bâtiment dans une position infiniment dangereuse où il reçoit à bout portant les coups de l'ennemi, d'une grande autorité pour obtenir des commandants subordonnés qu'ils en fassent autant. Réaliser la concentration des forces est beaucoup plus difficile. Cela implique de renoncer à combattre sur une seule ligne et d'articuler son escadre en plusieurs divisions autonomes capables de manœuvres particulières tout en respectant une stricte coordination. Il faut donc que le chef dispose de subordonnés capables d'initiatives et qui soient parfaitement informés de la manœuvre envisagée et des intentions de l'amiral. Ces conditions seront plus tard admirablement réalisées au sein de la bande de frères de Nelson. Hélas, Suffren ne sera jamais capable d'obtenir pareille adhésion des intelligences et des cœurs.

Après son commandement du *Fantasque*, Pierre-André se voit confier un vaisseau plus puissant, le *Zélé*, qui porte 74 canons. Il s'illustre

avec cette unité en concourant à la prise d'un immense convoi anglais au large des côtes portugaises. Mais ce n'est qu'au mois de mars 1781 qu'il reçoit enfin un commandement digne de ses talents : une petite escadre de cinq vaisseaux armés à Brest lui est confiée avec pour mission de protéger la colonie hollandaise du Cap menacée par une attaque anglaise, puis de rejoindre à l'île de France, l'île Maurice actuelle, l'escadre française des Indes commandée par M. d'Orves. Cet amiral, assez médiocre, aura l'heureuse idée de mourir en février 1782, laissant le commandement à Suffren pour sa fameuse campagne des Indes où le bailli finira par disposer d'une quinzaine de vaisseaux et tiendra tête pendant deux ans à l'escadre anglaise commandée par l'amiral Hughes. Je ne retiendrai de cette campagne que deux exemples qui illustrent à merveille les qualités et les défauts de Suffren tacticien.

SUFFREN TACTICIEN

C'est à La Praya, aux îles du Cap Vert que se règle par un extravagant combat la lutte engagée avec le commodore Johnstone pour la possession du Cap. L'officier anglais chargé de s'emparer de cette colonie, a quitté l'Europe quelques jours avant Suffren. Ce dernier, qui n'a aucune information sur la position de son adversaire, décide de faire escale dans ce pays neutre pour compléter son approvisionnement en eau et rafraîchir ses équipages. A l'approche de La Praya, le navire français de tête aperçoit des mâtures dans la rade, fait demi-tour et rend compte. Dans un éclair, Pierre-André prend sa décision. Il place le *Héros* en tête de la ligne de file, ordonne de resserrer les distances et de faire le branle-bas de combat tout en fonçant vers l'ennemi. Les Anglais, fort peu vigilants, sont mouillés sans ordre au fond de la baie, navires de guerre et transports mélangés. La surprise est complète. Le *Héros*, suivi de près par *l'Annibal*, pénètre dans la rade faisant feu des deux bords et vient s'emboîser à courte distance d'un vaisseau ennemi. *L'Annibal* exécute la même manœuvre, et vient se placer sur l'avant de son chef. Mais, O stupeur ! son artillerie reste pratiquement muette. Trémigon qui commande cette belle unité, estimant qu'on ne se battrait pas dans des eaux neutres, a négligé de faire son branle-bas de combat. Grièvement blessé dès le début de l'action, il va payer de sa vie cette faute impardonnable. Le troisième vaisseau de la ligne, *l'Artésien*, réussit à pénétrer au cœur de la formation ennemie, mais son commandant, Cardaillac, est tué au moment où il ordonnait le mouillage de son vaisseau. L'ordre n'est pas exécuté et le navire poussé par vent et courant sort de la baie. Les deux derniers vaisseaux sont également rejetés à l'extérieur sans pouvoir participer efficacement au combat. Suffren se retrouve donc au cœur de la fournaise avec deux vaisseaux seulement dont un seul en état de combattre. Accablé de toutes parts, il n'a d'autre

solution que de couper ses câbles pour se sortir d'un piège mortel. *L'Annibal*, bientôt rasé comme un ponton, imite la manœuvre de son chef et les deux vaisseaux, aidés par un vent et un courant favorables, parviennent à se dégager et à sortir de la rade. Avec une énergie et un sang-froid remarquables, Suffren rameute alors ses troupes et forme ses cinq vaisseaux en une ligne de file serrée, ordonnant au *Sphinx* de prendre en remorque *l'Annibal* démâté. Il s'agit maintenant d'affronter en haute mer l'escadre anglaise, revenue de sa surprise et qui vient d'appareiller. Mais Johnstone hésite à attaquer un adversaire qui fait si bonne contenance et dont la poursuite risquerait de l'entraîner loin sous le vent de La Praya où il a laissé des hommes et un convoi dans le plus grand désordre. Le commodore britannique renonce à tout combat et rentre au port. Il a perdu la course pour le Cap et ne pourra remplir sa mission. Suffren a mené un combat extravagant, n'a pas été compris par ses capitaines et a subi de lourdes pertes sans en infliger de sérieuses à l'ennemi. Et pourtant, son audace et son esprit de décision ont payé. Johnstone est définitivement distancé et le Cap, où le Français va pouvoir débarquer une forte garnison française, est sauvé.

Le combat de Sadras sera mon second exemple. Suffren, à la tête maintenant de 12 vaisseaux – il s'est renforcé des six vaisseaux stationnés à l'Île-de-France et s'est emparé d'un vaisseau anglais – est parvenu sur la côte du Coromandel. Il sait que son adversaire, l'amiral Hughes, ne dispose encore que de 9 vaisseaux. Il a décidé d'en finir au plus tôt avec lui. La rencontre a lieu le 17 février 1782 au large de Sadras. Suffren a préparé le combat avec un soin particulier, imaginant une tactique complètement novatrice. Au lieu de se contenter, selon les usages en vigueur, d'élonger toute la ligne de file ennemie et de doubler son arrière-garde avec les trois vaisseaux excédentaires, le bailli avait prévu de ne pas attaquer les trois vaisseaux de tête et d'accabler les six suivants en les plaçant entre deux lignes de six vaisseaux français chacune. Lui-même, à bord du *Héros* placé en tête, se faisait fort d'interdire aux trois vaisseaux anglais libres d'opposants de virer de bord pour venir au secours de leurs congénères. Cette manœuvre, il avait pris soin de l'expliquer par écrit à Tromelin, le plus ancien de ses capitaines de vaisseau, en lui demandant de prendre l'initiative, le moment venu, d'assurer le doublage de la ligne ennemie par la queue. Hélas, cette idée brillante, qui devait permettre de concentrer l'ensemble de nos forces sur six vaisseaux adverses, ne fut pas comprise par la majorité des capitaines et fut même sabotée par Tromelin qui se contenta de répéter les signaux du chef sans les exécuter. Juste ébauchée - deux de nos vaisseaux seulement doublèrent la ligne anglaise - la manœuvre permit cependant de désarmer le *Superbe* et *l'Exeter* qui furent à deux doigts d'être pris. Hughes put s'échapper sans perdre d'unités, mais dut se retirer à Trincomale pour y réparer les deux vaisseaux durement touchés. Il

laissait le champ libre à Suffren pour débarquer nos troupes à Portonovo, non loin de Pondichéry, dans une zone contrôlée par notre allié, le nabab Haïder Ali.

Les deux exemples qui viennent d'être exposés montrent à l'évidence le manque de communication entre Suffren et ses capitaines. D'un caractère dur, ironique et cassant, il ne fait aucun effort pour se faire comprendre de ses subordonnés. Il prend même un malin plaisir à les choquer par une tenue débraillée et par un langage, émaillé de jurons provençaux, beaucoup plus usité dans les équipages que sur la dunette. Les ordres de Pierre-André, dès qu'ils sortent de la routine, sont mal compris et donc mal exécutés. Il a certes sous ses ordres plusieurs capitaines d'un niveau professionnel médiocre ou pire encore animés de mauvaises intentions à son égard, mais il parvient, tant son caractère est difficile, à décourager les meilleures volontés. Par ailleurs, même lorsque son inspiration tactique est géniale, Suffren ne conduit pas l'action avec toute la rigueur et la précision nécessaires. Sa fougue et son impatience lui font multiplier ordres et contrordres et ses signaux ne sont pas toujours très clairs. Il s'en suit parfois une grande confusion dans l'exécution des manœuvres ordonnées.

En bref, Suffren tacticien est décevant car ses réalisations ne sont pas à la hauteur de ses conceptions novatrices. Il manque totalement de sens pédagogique et répugne à réunir ses capitaines pour leur expliquer ses idées de manœuvres et obtenir leur adhésion. Il n'a aucune notion de l'entraînement pourtant indispensable lorsque l'on veut sortir de la routine. Reste que sa fougue, sa ténacité et son agressivité ont fait des merveilles et ont fini par imposer le respect à ses capitaines et une sincère admiration à ses adversaires. Le 20 juin 1783, lors de son dernier combat à Gondelour (Cuddalore), luttant à 15 vaisseaux contre 18, il parvient à prendre l'ascendant sur Hughes qui renonce à soutenir l'armée britannique assiégeante et se retire à Calcutta. Une scène peut-être unique dans l'histoire maritime, couronne la gloire de Pierre-André. Le 22 décembre 1783, font escale simultanément dans la colonie hollandaise du Cap, le *Héros*, vaisseau amiral de Suffren et l'escadre anglaise du commodore Byng. L'historien et amiral britannique Ballard relate que les officiers anglais se rendent en corps à bord du *Héros* "pour saluer en personne un maître de leur profession".

SUFFREN STRATÈGE

Mais, s'il fut un "maître de la profession", c'est en stratégie que Suffren s'illustra de la manière la plus éclatante. Dans ce domaine, le chef dépend beaucoup moins de la compréhension et de l'adhésion de ses subordonnés. S'il possède une volonté et une ténacité inébranlables, il

peut imposer ses décisions et les faire exécuter. Un exemple particulièrement frappant illustre bien ce propos. Lors de la campagne des Indes, Suffren comprend que pour remplir correctement sa mission il lui faut rester en permanence sur le théâtre indien sans venir mettre à l'abri son escadre à l'Île-de-France pendant les mois où la mousson rend impraticables les côtes du Coromandel. Ses ordres lui prescrivent pourtant ce repli et ses capitaines exercent sur lui de fortes pressions pour l'engager à respecter la tradition et les instructions du gouvernement. Suffren tient bon, hiverne au nord de Sumatra et revient avant les Anglais sur la côte du Coromandel : Ceylan est sauvé et le nabab Haïder Ali se maintient dans notre alliance.

C'est sans doute la largeur de vue qui constitue la plus belle des qualités de Suffren stratège. Sa vision de la guerre est globale. Elle embrasse tous les aspects, militaires et géographiques bien sûr, mais également diplomatiques et économiques. Dès les premières années de sa carrière, le futur bailli a pris l'habitude de faire porter sa réflexion très au-delà de l'accomplissement des missions encore modestes qui lui sont confiées. En 1762, encore simple lieutenant de vaisseau, il adresse au ministre un mémoire¹ sur les ouvrages qui défendent Gibraltar et sur les moyens de les attaquer. Il revient alors de son deuxième séjour à Malte et utilise certainement les renseignements glanés à cette occasion. En 1766, alors qu'il vient de quitter le commandement du chébec *le Singe* sur les côtes d'Afrique du Nord, il se livre à une étude sur les relations qu'il conviendrait d'établir avec le sultan du Maroc. Un peu plus tard, sans doute en 1772 ou 1773, il utilise sa récente expérience du commandement d'une galère maltaise pour proposer² au gouvernement une politique de lutte contre la piraterie barbaresque.

Une correspondance de juillet 1775 met en évidence un autre domaine dans lequel s'exerce la curiosité et l'expérimentation pratique chez Suffren. Alors qu'il vient de quitter le commandement de *la Mignonne*, il rend compte des expériences qu'il a faites pour le blanchissage du linge à l'aide d'une terre la cimolite qui mousse dans l'eau de mer et qu'il a récoltée dans l'île de Kimonos. Il précise au ministre : " Lorsque j'ai commandé, j'ai eu la plus grande attention à tout ce qui pouvait maintenir la santé de mon équipage ; mes soins, regardés comme minutieux ont été heureux et dans quatre campagnes, je ne crois pas avoir perdu 4 personnes par des maladies". Cette citation confirme, s'il en était besoin, tout l'intérêt que prend Suffren à la santé des équipages. Il en mesure pleinement la dimension stratégique et l'on ne peut que regretter que ses successeurs n'aient pas persévéré dans la voie qu'il avait ouverte. Ce sont hélas nos adversaires britanniques qui vont

1 A.N., Marine, C7 314, plaquette n°1.

2 Mémoire sans date (A.N., Marine, C7 314, plaquette n°1).

faire de grands progrès dans ce domaine. En maîtrisant notamment le scorbut pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, ils vont obtenir un avantage décisif pour la préservation de leurs effectifs.

La largeur de vue qui permet à Suffren d'embrasser les problèmes stratégiques dans toute leur complexité s'accompagne de deux traits originaux qui lui confèrent une véritable stature d'homme de guerre. Il a compris très tôt l'intérêt de détruire la force constituée de l'ennemi ; il pratique avec ses partenaires terrestres une coopération totale, faisant preuve envers eux d'un véritable dévouement, voire d'une réelle abnégation.

Suffren préfigure Nelson avec sa volonté d'anéantir les moyens de combat de son adversaire. Il aurait fort bien pu adopter le slogan que martèlera cent fois à ses capitaines le héros britannique : *annihilate the enemy*. Comment expliquer cette agressivité constante, si peu partagée dans son milieu ? La réponse n'est pas aisée et l'on ne peut qu'avancer avec prudence quelques hypothèses. Le tempérament bouillant du personnage, son courage physique hors de pair, ses deux captivités en Angleterre génératrices d'un féroce désir de revanche ont pu jouer un certain rôle. Mais le plus déterminant vient peut-être d'une réflexion stratégique, nourrie d'études historiques sur les campagnes du passé. Suffren était un esprit suffisamment original et vigoureux pour comprendre que la destruction des navires de l'ennemi résolvait beaucoup de problèmes et rendait possible d'exécuter dans de bien meilleures conditions les missions ordonnées par le pouvoir politique. Sa correspondance abonde en déclarations très claires explicitant l'intérêt permanent qu'il accorde à cet objectif. Après La Praya, par exemple, il écrit à Vergennes : « J'ai cru que l'espoir fondé de détruire une escadre, couper racine à tous les plans et projets de cette expédition [anglaise], prendre 2 000 hommes de troupe, leur flotte pour l'Inde, et enfin m'assurer la supériorité dans les mers orientales, m'autorisait à commettre une infraction territoriale. » Ces quelques lignes expriment fortement tout le bénéfice que l'on peut attendre d'une action préventive qui brise dans l'œuf toutes les potentialités de l'ennemi et qui assure avec la maîtrise de la mer une incomparable liberté de manœuvre pour la suite de la campagne. On se rappelle, par ailleurs, les regrets lancinants exprimés par le commandeur après chacun de ses engagements contre Hughes : il ne se console pas d'avoir échoué dans ses tentatives de destruction de tout ou partie de la force adverse.

Convaincu de l'intérêt de s'en prendre à la force constituée de l'ennemi, Suffren ne méprisait pas pour autant les objectifs géographiques et commerciaux. La conquête d'un point d'appui pour son escadre puis, après la prise de Trincomalé, sa préservation fut un souci constant. De même l'attaque du trafic commercial britannique fut conduite avec une grande opiniâtreté, tant pour affaiblir l'adversaire que

pour se procurer à bon compte des approvisionnements de toute nature. On peut donc dire que Suffren a conduit une stratégie navale très équilibrée, sans négliger aucun des leviers propres à favoriser l'accomplissement de sa mission.

La seconde grande qualité de Suffren stratège c'est d'avoir mené à bien avec beaucoup de bonheur deux tâches infiniment difficiles : la coopération avec l'armée de terre et la collaboration avec les forces alliées. Éclairé sans doute par la largeur de ses vues stratégiques, le chef des forces navales françaises aux Indes a toujours considéré que la conduite de son escadre devait s'inscrire dans un plan d'ensemble et prendre en compte toutes les forces alliées impliquées dans le théâtre d'opérations. Même lorsque l'arrivée aux Indes de Bussy le prive du commandement en chef des forces françaises, il se considère toujours comme le garant des bonnes relations qu'il a pu établir et maintenir jusque-là avec les troupes françaises, les autorités hollandaises, et nos alliés indiens. La solidarité de Suffren avec l'ensemble de ces partenaires restera sans faille. Dans toute opération combinée entre forces maritimes et terrestres, dans toute coalition entre alliés, les qualités diplomatiques du chef prennent une importance décisive. La découverte de telles vertus chez ce marin emporté, mal embouché et pour tout dire si maladroit avec ses capitaines n'est pas un mince sujet d'étonnement. Qu'on se souvienne des grandes réussites diplomatiques de la campagne des Indes : l'entrevue décisive avec Haïder Ali, les relations fructueuses instaurées avec Falk, le gouverneur hollandais de Ceylan, la grande cordialité de la collaboration établie avec les chefs successifs de notre corps expéditionnaire. Avec tous ces personnages, les premiers contacts, si décisifs pour la suite de la relation, ont été établis avec tact, courtoisie et même chaleur. Leur développement s'est poursuivi harmonieusement dans la confiance mutuelle et les engagements pris ont été tenus. La poursuite déterminée de cette sage politique a procuré à Suffren des avantages considérables. Dans le domaine de la logistique tout d'abord, l'étroite collaboration mise en place avec nos alliés hollandais et l'aide financière et matérielle apportée par le nabab ont été essentielles. L'entretien de nos navires, leur approvisionnement en munitions de guerre, la nourriture de notre personnel, le paiement même très partiel des salaires des équipages et de la troupe ont dépendu très largement de l'aide étrangère. Sur le plan opérationnel, l'excellence des relations maintenues avec le corps expéditionnaire a permis à Suffren de jouer en permanence avec les maigres effectifs disponibles sur terre et sur mer. Une grande souplesse et une bonne volonté réciproque permettent de renforcer tantôt le corps expéditionnaire menacé par une attaque britannique, tantôt l'escadre qui s'apprête à affronter une nouvelle fois la flotte anglaise.

Notons enfin que Suffren stratège applique au mieux l'un des grands principes de la guerre, celui de la liberté d'action et de l'initiative. Son absence de préjugés, son imagination, sa capacité d'improvisation et sa débrouillardise lui permettent de trouver des solutions originales et de faire peser sur l'ennemi inquiétude et incertitude sur ses intentions.

CONCLUSION

Il est incontestable que Suffren fut un précurseur, très en avance sur son temps à de nombreux points de vue.

Dans le domaine de la stratégie, il a pris en compte, dans une vision très moderne, tous les facteurs extra militaires (politiques, économiques, diplomatiques) qui entrent en jeu dans la conduite de la guerre. Par ailleurs, il a découvert - alors que ses pairs l'ignoraient superbement - tout l'intérêt que pouvait présenter la destruction des forces constituées de l'ennemi. Mais cette découverte ne lui a pas fait oublier pour autant les objectifs géographiques ou commerciaux qui peuvent compter lourdement dans le déroulement d'un conflit. Enfin, par le soin apporté au bien être et à la santé des équipages, Suffren était là encore très en avance sur son temps. Mais cette dernière leçon fut beaucoup mieux perçue et appliquée dans la marine britannique que sur nos propres vaisseaux.

Dans le domaine tactique, en préconisant le combat de près et la concentration des forces sur une partie du dispositif ennemi, Suffren a ouvert la voie d'une grande agressivité qui sera hélas comprise et développée par Nelson au détriment des escadres françaises pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. La marine française, trop affaiblie pendant ces conflits n'avait plus les moyens de se montrer vraiment agressive. Mais les résultats que Suffren obtient sur le champ de bataille furent plutôt décevants tant son action resta bridée par des traits de caractère négatifs qui l'empêchèrent de fédérer toutes les énergies autour de sa personne.

Suffren apparaît donc dans notre histoire comme une brillante comète qui a traversé le ciel avec éclat sans apporter tous les résultats espérés et qui, après son passage, inspira davantage les ennemis de la France que sa propre marine. Il n'en demeure pas moins que Suffren fut un très grand marin digne de figurer dans la lignée des Ruyter et des Nelson. Son exemple mérite toujours d'être médité et son souvenir doit être honoré par notre pays.