

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir*

Ic Epkenhans : 979-10-231-1211-5



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii^e siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix^e et dans la première moitié du xx^e siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii^e siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx^e siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la
Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

II Hattendorf : 979-10-231-1214-6

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

I. DOSSIER

LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
--	----

COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard	103

LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX ^e siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

II

VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii ^e siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennes et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

III

CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII^e siècle, construction d'une aire portuaire</i>	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i>	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i>	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i>	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i>	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i>	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII^e siècle</i>	349
Collection Histoire maritime	353

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx^e siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII^e siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII^e siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII^e et XVIII^e siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX^e siècle et au début du XX^e. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.

I. DOSSIER

**La Marine nationale
et la Première Guerre mondiale :
une histoire à redécouvrir**

*La Marine nationale au miroir
des amis et des ennemis*

LA FLOTTE ALLEMANDE DE HAUTE MER
ET LA MARINE FRANÇAISE DE LA FIN DU XIX^e SIÈCLE
À LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE¹

Pr. Michael Epkenhans

*Zentrum für Militärgeschichte und Sozialwissenschaften der Bundeswehr
(ZMSBw - Potsdam)*

La plupart des livres ou articles traitant de la préparation d'un conflit sur mer et de la guerre navale après le déclenchement de la Première Guerre mondiale évoquent presque exclusivement la *Grand Fleet* et la *Hochseeflotte*. Ils négligent plus ou moins toutes les autres flottes plus petites qui ont pris part à la course aux armements navals avant 1914 autant qu'à la guerre elle-même². Ce n'est guère surprenant, d'une part au regard de l'impact majeur de la compétition entre les Marines britannique et allemande sur les relations internationales avant 1914 et, d'autre part, au vu de l'importance stratégique de la guerre en mer du Nord quant à l'issue du conflit. Pour autant, est-ce à dire que la Marine allemande n'accorda pas d'intérêt à la flotte française ? Et, si elle le fit, quelle fut son évaluation du rôle de la Marine nationale française et, le cas échéant, quels plans furent préparés en vue de la combattre ?

Tout au long de la seconde moitié du XIX^e siècle, la Marine française et, à compter des années 1890, son homologue russe avaient été considérées comme les deux ennemis les plus importants de la flotte allemande. Alors que les relations entre Berlin et Londres étaient tout à fait amicales, celles entre Albion et Marianne pâtissaient de la défaite française lors de la guerre de 1870-1871. Du point de vue allemand, la *Revanche*³ semblait tout à fait probable. Bien que l'armée aurait, bien sûr, à supporter l'essentiel de la charge en cas de nouvelle confrontation avec la France, on escomptait que la Marine joue également un rôle plus important que durant le précédent conflit au cours duquel elle était restée largement passive en raison de l'écrasante supériorité de la flotte française.

1 Traduction de Jean Martinant de Préneuf.

2 La synthèse de Paul G. Halpern constitue une heureuse exception : *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994.

3 En français dans le texte (n.d.t.).

Par conséquent, depuis le début des années 1880, l'Amirauté allemande, et pas seulement l'état-major général, commença à élaborer des plans de guerre contre la France. Les planificateurs de l'armée comme ceux de la marine estimaient qu'il était probable qu'elle attaquerait l'Allemagne dans le cadre d'une alliance avec la Russie et, peut-être, avec le Danemark, qui rechercherait sans doute à prendre sa revanche après sa défaite en 1864 face à la Prusse. Du point de vue de Berlin, la Marine française représentait un adversaire formidable, en particulier si les Français étaient en mesure de réunir leurs deux flottes en cas de guerre. Sur ce point, cependant, les deux Marines étaient confrontées à un problème identique, c'est-à-dire la géographie. Tandis que la Marine française serait contrainte de dépêcher une de ses flottes de la Méditerranée vers la Manche face à la mer du Nord, la Marine impériale aurait à y envoyer la flotte de la Baltique au prix d'un périlleux transit d'une journée autour du Danemark, du moins aussi longtemps qu'un canal entre la Baltique et la mer du Nord n'aurait pas été percé.

Cependant, cela prit au moins une décennie après la fin de la guerre franco-prussienne avant que la Marine allemande commence à planifier des opérations contre ses voisins. Il est tout à fait étonnant de constater que tant l'état-major général que l'Amirauté ne préparèrent pas de plan, même d'urgence, contre la France, mais aussi contre la Russie qui, à cette époque, était encore une alliée de l'Allemagne. Si une guerre contre la Russie venait à éclater, à laquelle participerait obligatoirement la Marine russe, la flotte allemande essaierait toujours de rechercher la bataille, en dépit des risques que cela impliquerait. La planification des opérations à mener contre la France dut évoluer à de nombreuses reprises au cours des années suivantes. Dans ses premiers plans de guerre, l'Amirauté avait arrêté une posture strictement défensive en mer du Nord. Si, comme lors des conflits précédents, les bâtiments français établissaient un blocus rapproché de la côte allemande de la mer du Nord, la Marine impériale essaierait de le rompre par des sorties offensives. Au cours des années suivantes, l'Amirauté imagina même une offensive majeure par des actions navales contre la côte du nord de la France, incluant des attaques surprises contre la base de Cherbourg lancées immédiatement après le déclenchement de la guerre. Ce faisant, elle espérait infliger de lourdes pertes à son ennemi avant qu'il ne soit devenu trop fort avec l'arrivée en Manche de la flotte de Méditerranée⁴.

4 Pour plus de détails, voir Ivo N. Lambi, *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*, London, Harper & Collins, 1984, p. 14-23. Cet ouvrage reste encore la meilleure description de la planification opérationnelle allemande pendant ces années.

La question de l'attitude à adopter envers la Marine française devint beaucoup plus importante et épineuse avec la conclusion de l'alliance bilatérale franco-russe de 1892-1894. Bien que Berlin ait espéré que Saint-Petersbourg pourrait rester neutre en cas de guerre franco-allemande, cette éventualité avait maintenant disparu. Par conséquent, tous les plans de guerre devaient prendre en compte, beaucoup plus sérieusement que jamais auparavant, une confrontation avec les deux Marines. En 1899, au terme d'une décennie caractérisée, selon l'expression pertinente d'Ivo N. Lambi, par une « planification navale incompétente », l'état-major de l'Amirauté, une nouvelle structure créée après une profonde réorganisation de la marine allemande, se préoccupa de nouveau de la question des opérations à mener dans le cas d'une guerre contre la France. Dans la ligne des plans précédents, il fut envisagé des bombardements contre les ports français de Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et Calais au moment même du déclenchement de la guerre quand la flotte allemande jouirait encore d'une supériorité de 17 000 tonnes sur l'escadre française de la mer du Nord. Des frappes plus loin à l'ouest étaient cependant exclues en raison du manque de croiseurs. Cependant, tout succès serait très difficile à obtenir si la flotte française de Méditerranée entraînait en scène⁵.

Ce plan, tout comme ceux qui le suivirent, dépendait d'une condition préalable : la neutralité bienveillante des Pays-Bas, de la Belgique et, bien sûr, de la Grande-Bretagne. Pour des raisons logistiques, aucune attaque contre les ports français n'avait de sens si la flotte attaquante ne pouvait pas se ravitailler et débarquer ses blessés après les combats. Cependant, à cause de la question épineuse de la neutralité belge et de la sensibilité britannique quant à son respect, une frappe contre la France devait être préparée avec le plus grand soin. Bien sûr, l'ouverture du canal de Kiel, la détérioration des relations franco-britanniques dans la seconde moitié des années 1890 et l'envoi de nombreux bâtiments de la flotte russe de la Baltique en Extrême-Orient avaient amélioré la situation jusqu'à un certain point. Quoi qu'il en soit, la supériorité française sur la Marine allemande n'en restait pas moins importante. Un des dilemmes dans l'élaboration des plans de la guerre navale résidait cependant dans la nécessité de renforcer l'Italie, qui était l'alliée de l'Allemagne en Méditerranée. Dans le cas d'une guerre terrestre contre la France, l'appui italien sur le front occidental semblait nécessaire pour détourner des troupes françaises du théâtre principal. Afin d'atteindre cet objectif, la Marine allemande devait détourner l'attention de sa rivale française en attaquant la côte septentrionale du pays, quel que puisse en être le coût, ce qui permettrait d'aider l'Italie. Rome fit cependant rapidement savoir qu'elle n'avait pas l'intention de respecter ses engagements précédents.

5 *Ibid.*, p. 193-194.

À compter de 1901, la Marine allemande n'escompta plus l'appui italien en cas de conflit contre la France. Par la suite, les dilemmes soulevés par ce qui aurait pu ressembler à un plan d'opération réussi contre la France demeurèrent irrésolus. C'est ainsi qu'en 1903 le chef de l'état-major de la Marine déclara que

la destruction espérée de l'ennemi par une flotte supérieure ou égale, obtenue au moyen de la destruction de son corps de bataille et de celle de ses forces navales restantes, du bombardement, de la destruction et de la capture de ses ports, de l'interruption de son commerce et de la capture de ses colonies est exclue pour la marine allemande, que ce soit en cas de guerre contre la France seule ou dans celui d'un conflit entre la Triple alliance et l'alliance franco-russe, au regard de sa propre force et de celle de ses ennemis⁶.

146

Quoi qu'il en soit, la Marine allemande continuait de planifier des actions offensives contre la Marine française, au moins tant que la France combattrait seule. Afin d'assurer le succès, pour la première fois, elle ne voulait plus seulement attaquer dans les eaux septentrionales, mais aussi dépêcher une force de première importance en Méditerranée pour y rencontrer et battre les forces françaises qui y étaient déployées. L'idée semblait réalisable parce que, comme l'expliquait un officier, « le moral et la valeur opérationnelle de l'Escadre du Nord sont faibles et le seront encore davantage quand les Allemands l'auront engagée avec vigueur⁷ ». Cependant, cette option impliquait l'occupation de l'île d'Ouessant en tant que poste d'observation avancé devant Brest, la destruction des sous-marins basés à Cherbourg par un coup de force mené avant ou au moment de la déclaration de guerre, le blocage du port de Brest en y faisant couler un bateau à son entrée et la réalisation de préparatifs très précis en vue du passage de la flotte à travers la Manche.

La situation changea bientôt en raison d'un côté de la parité entre les flottes française et allemande et, de l'autre, de la prépondérance des tensions germano-britanniques avec ses profondes répercussions sur la planification opérationnelle. « En l'état de nos moyens actuels, à savoir avec ceux disponibles dans le cadre de la prochaine année budgétaire, nous n'avons pas à craindre plus longtemps une bataille avec la réunion des forces françaises du Nord et de la Méditerranée dans le cas où nous ne réussirions pas à défaire l'Escadre de la Méditerranée avant son entrée dans Brest⁸ ». Cette situation représentait en effet un formidable pas en avant pour la Marine allemande, bien que ce ne fut pas la conséquence d'un effort de construction contre la France, mais contre la Grande-Bretagne.

6 *Ibid.*, p. 203.

7 *Ibid.*, p. 204.

8 *Ibid.*, p. 205.

Cependant, atteindre la parité en termes de puissance était une chose, amener la flotte française à livrer bataille en était une autre. Les manœuvres montrèrent que ce serait de plus en plus difficile, parce que plus la Marine allemande était forte, moins la flotte française serait encline à combattre. Or, harceler la côte française jusqu'à Cherbourg comportait cependant le risque d'être attaqué par les croiseurs français qui étaient supérieurs en nombre.

Quoi qu'il en soit, à la fin de 1904 l'état-major de l'Amirauté mit en avant un autre plan d'opération offensif. De façon incroyable, bien qu'il prenne en compte la défaite de la Marine impériale russe en Extrême-Orient, il ne disait rien des conséquences des tensions croissantes entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne sur une guerre navale contre la France. Au lieu de cela, l'état-major insistait toujours en faveur d'une offensive initiale, non seulement pour des motifs militaires mais aussi pour des impératifs politiques. Le succès semblait cependant certain, parce que la Marine française était de plus en plus considérée comme un ennemi faible. Cette faiblesse était due autant à l'absence de grandes manœuvres d'envergure depuis 1902 qu'à la mauvaise discipline des équipages français provoquée par la propagation du socialisme en leur sein. Cette dernière analyse était en effet digne d'être remarquée. Les hypothèses sous-tendant les plans de guerre allemands contre la France ne l'étaient pas moins. Elles ne tenaient pas compte des changements de la situation diplomatique, puisque l'on espérait même acheter du charbon à la Grande-Bretagne pendant une guerre contre la France en dépit de la conclusion de l'Entente cordiale au début de 1904. Elles reposaient sur un manque de coordination avec la planification de l'État-major général qui était justement en train de promouvoir le fameux plan Schlieffen avec toutes ses implications. L'ensemble jette un éclairage intéressant sur les perceptions des officiers de l'État-major général de la Marine impériale et l'indéniable chaos de la planification militaire allemande dans son ensemble.

La détérioration dramatique des relations entre Londres et Berlin à la fin de 1904 et au début de 1905 changea cependant complètement cette situation, au moins pour ce qui concerne la Marine. Jusqu'ici, le commandement avait espéré développer la flotte sans se faire remarquer. Désormais, il devait prendre en compte jusqu'à l'éventualité d'un nouveau Copenhague, comme lorsque l'amiral Nelson avait détruit au port la flotte danoise en 1801. Déjà, en 1897, Tirpitz avait prétendu que la Grande-Bretagne représentait l'ennemi le plus dangereux pour l'Allemagne et non l'alliance franco-russe. Alors que les plans de guerre avaient toujours pour objet d'une façon ou d'une autre une guerre contre la France, cette hypothèse revêtait désormais une importance toute relative : la Marine française jouerait seulement un rôle d'appoint si la *Royal Navy* attaquait l'Allemagne. Donc, les plans allemands précédents consistant à attaquer les côtes françaises n'avaient plus aucun sens. En 1909, l'état-major de la Marine

cessa officiellement de préparer des plans de guerre contre la seule France. La question se posa de nouveau à la mi-1911, avant la crise d'Agadir. L'hypothèse selon laquelle, même dans le cas d'une guerre opposant la France à l'Allemagne, « l'Angleterre saisirait probablement cette opportunité favorable de peut-être défaire la flotte allemande hors de la mer du Nord par une attaque surprise⁹ » ne laissait aucun doute sur l'obsolescence des plans conçus contre Paris. De plus, en raison des changements fondamentaux intervenus en Europe, l'état-major était convaincu que la France elle-même n'aurait pas intérêt à engager ses forces navales contre l'Allemagne. Au lieu de cela, elle se concentrerait sur la protection du transport des troupes depuis l'Afrique du Nord vers la métropole afin d'être aussi fort que possible, dès que la guerre éclaterait¹⁰.

LA TRIPLE ALLIANCE ET LA GUERRE NAVALE CONTRE LA FRANCE

148

D'une façon ou d'une autre, le talon d'Achille de la Marine française était la Méditerranée. Plus l'éventualité d'une guerre européenne majeure se profilait à l'horizon, plus tant l'armée que la marine échauffaient des plans dans cette optique. La décision italienne de se rapprocher de ses alliés au sein de la Triple alliance à la fin de 1912 et au début de 1913 amena les trois Marines à entreprendre de nouveaux pourparlers quant une coopération plus étroite en Méditerranée. Tandis qu'une convention navale augmenterait la sécurité de l'Italie par rapport à la Grande-Bretagne et à la France, l'Allemagne profiterait du partenariat avec la flotte italienne pour accroître les actions contre les transports de troupes français. Signée le 23 juin 1913, soit presque exactement un an avant l'assassinat de l'héritier de l'empire austro-hongrois, cette convention semblait représenter une étape importante en direction d'une défense commune contre un ennemi autrement supérieur. Avec La Maddalena en Sardaigne comme base principale, les flottes italienne et allemande attaqueraient les points d'embarquement en Afrique du Nord et les transports de troupes français. Depuis Messine, les bâtiments de guerre italiens et autrichiens se déploieraient contre leurs homologues britanniques, essayant par conséquent de s'assurer de la suprématie navale dans une région cruciale pour l'issue de la guerre. Cependant, la déclaration de neutralité de l'Italie en août 1914 mit fin à tous les rêves d'opérations navales réussies menées à la fois contre les Marines britannique et française.

9 *Ibid.*, p. 297.

10 Bundesarchiv-Militärarchiv (désormais BM), RM 5/1655, Memorandum de l'état-major de l'Amirauté sur un « Plan d'opérations contre la France ».

Comment la flotte allemande évaluait-elle sa rivale française à la veille de la guerre ? Comme toujours, elle suivait de près le développement des autres Marines. La dernière estimation officielle des capacités navales françaises, publiée dans le *Nauticus*, ne laissait aucun doute sur le fait qu'après de nombreuses années de revirements et de confusion de la politique navale, la Marine française avait commencé à se réorganiser¹¹. Au lieu d'être une « flotte d'échantillons » perturbée par l'opposition constante entre ceux adhérant aux idées de la Jeune école et ceux qui soutenaient les idées en faveur d'une flotte mahanienne, elle semblait en passe de renaître sur tous les points. Tandis que beaucoup de lois navales précédentes avaient été mises en œuvre avec hésitation, voire pas du tout appliquées, sa gestion avait repris un cours normal en étant désormais placée sous la direction de deux ministres énergiques, le vice-amiral Augustin Boué de Lapeyrière, puis Théophile Delcassé. La loi navale de 1912 avait planifié la construction de 28 cuirassés de premier rang, 10 croiseurs d'éclairage, 52 destroyers, 10 bâtiments pour les stations outre-mer et 94 sous-marins¹². Ce qui était tout aussi important : la population française semblait désormais soutenir sa Marine. Les divisions intérieures et les difficultés financières n'avaient aucune conséquence sur l'accentuation du développement de la flotte. Au contraire, la France semblait en passe d'accélérer son programme de construction navale, bien que la Chambre des députés ait reporté l'examen d'une nouvelle loi navale.

Dans un rapport circonstancié sur la Marine française écrit à la veille de la guerre après une visite de la base de Toulon, l'attaché naval allemand en France résumait ainsi son jugement sur la Marine française : « Tant le personnel que le matériel de la marine française m'ont fait une bonne impression et je suis convaincu [...] que ce serait une erreur de la sous-estimer¹³ ». Les rapports sur les manœuvres confirmèrent cette évaluation. Par rapport à 1911, quand l'attaché naval avait écrit un rapport critique synthétisant les préjugés allemands à son encontre, des progrès avaient objectivement été faits. Il affirmait alors que :

Dans la marine allemande, le corps des officiers de marine français n'a pas bonne réputation. Partout où des navires de guerre allemands et français se rencontrent, notre impression sur les officiers français n'est pas très favorable. Surtout, ils sont relativement âgés, leur apparence extérieure et leur comportement en public très souvent incorrect [...] semblent justifier cette impression.

11 *Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen*, n° 16, 1914, p. 104-129. Voir aussi Ernst Reventlow, « Frankreich und das Mittelmeer. Eine marinepolitische Studie », *Marinerundschaue*, n° 25, 1914, p. 122-144.

12 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 11-12.

13 BM RM 3/2824, capitaine de vaisseau (désormais CV) von Bibra, rapport du 1^{er} mai 1914.

Les cadres de la Marine française semblaient aussi manquer de courage. Parmi les officiers subalternes, les maîtres et la consommation d'opium semblaient prévaloir et entraver l'ardeur au combat de la flotte. La discipline parmi les hommes du rang semblait être un réel problème. Mais, même à l'époque, l'attaché naval avait cependant mis en garde contre toute tentation d'ignorer les efforts entrepris pour améliorer la situation en vue d'accroître la valeur au combat de la Marine française¹⁴.

LA MARINE ALLEMANDE FACE À LA MARINE FRANÇAISE À L'ÉTÉ 1914

150

Le premier plan d'opérations allemand, préparé, afin d'être soumis à l'empereur, par l'état-major de l'Amirauté le 24 juillet 1914, c'est-à-dire le lendemain du jour où l'Autriche-Hongrie avait lancé son ultimatum à la Serbie, n'envisage de façon incroyable qu'une guerre entre la Triple alliance et l'alliance franco-russe¹⁵. Bien sûr, tout dépendait de l'attitude de la Grande-Bretagne dans l'éventualité d'une telle guerre. Cependant, certaines opérations semblaient envisageables. L'état-major considérait la flotte française comme plutôt faible, aussi bien en Atlantique qu'en Manche. Par conséquent, il semblait improbable qu'elle rechercherait la bataille avec la flotte impériale. En dehors de sorties occasionnelles devant le littoral allemand de la mer du Nord, elle préférerait plutôt défendre sa propre côte et détruire le commerce allemand dans l'océan Atlantique et à l'entrée occidentale de la Manche. Pour l'Amirauté, cela impliquait de protéger la sortie orientale de la Manche contre des raiders français et de sécuriser un passage sûr en mer du Nord pour les navires marchands allemands : ceux-ci auraient à être convoyés depuis les îles Féroé, un archipel très éloigné de la base navale de Brest. Une attaque menée à la fois contre les ports et le commerce français n'était pas jugée prioritaire, car la France n'était tout simplement pas dépendante de ses ports occidentaux pour ses échanges extérieurs qui s'effectuaient pour l'essentiel à travers la Méditerranée ou pouvaient y être détournés. De plus, des croiseurs légers de la Marine impériale basés dans les Antilles et l'océan Atlantique étaient supposés protéger les navires marchands allemands contre des corsaires français au cours de leur transit aussi bien vers l'ouest que vers l'est. L'état-major de l'Amirauté recommandait aussi de mouiller des mines devant Dunkerque, Calais, Le Havre et Cherbourg : même si cette mesure, en raison des contraintes techniques, était promise à un succès limité, « l'impact moral » sur la population française

¹⁴ BM RM 5/1180, CV von Bibra, rapport du 1^{er} novembre 1911.

¹⁵ Rapport du chef d'état-major de l'Amirauté à l'empereur, 24 juillet 1914, reproduit dans *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg*, éd. Gerhard Granier, Koblenz, Bundesarchiv, t. 1, 1999, p. 45-57.

justifiait une telle opération. À la condition expresse que l'on soit certain que la Grande-Bretagne resterait neutre, l'état-major préconisait un blocus à distance de la côte française en fermant les issues occidentales et orientales de la Manche, et en mouillant des mines devant les ports et bases navales françaises. Pour maintenir ce blocus, une occupation temporaire des ports espagnols de la baie de Biscaye semblait également justifiée. Des opérations de détachements de la Flotte de haute mer en Méditerranée afin de battre le gros de la flotte française, une guerre de course générale pour couper la France du commerce international, et l'occupation de colonies françaises étaient également discutées.

Il s'agit en fait d'un document plutôt irréaliste, d'autant plus que, lorsqu'il fut finalement présenté à l'empereur le 30 juillet, la situation avait complètement changé. À ce moment-là, il était devenu très improbable que la Grande-Bretagne resterait neutre. Tous les plans de guerre contre la France ressemblaient par conséquent à des châteaux en Espagne. Même si la Marine française avait à peine commencé à moderniser sa flotte, cela ne serait pas d'une grande aide parce que l'ennemi le plus important de la Flotte de haute mer était maintenant la *Royal Navy*. Mener des attaques contre la flotte française que ce soit en Manche ou partout ailleurs dans le monde était désormais complètement hors de propos. Cependant, du point de vue de l'Amirauté allemande, la décision italienne de rester neutre était décevante. Tous les plans conçus pour attaquer à la fois les transports de troupes français sur les côtes méditerranéennes et l'Armée navale n'avaient plus de sens maintenant. Sans l'aide des flottes italienne et autrichienne, la *Mittelmeerdivision* n'avait plus d'espoir de remporter des succès importants, si ce n'est aucun. Ayant bombardé les ports de Philippeville et Bône sur la côte algérienne, le *Goeben* et le *Breslau* reçurent l'ordre de faire route vers Constantinople. Ils y étaient supposés aider la marine ottomane à établir sa suprématie en mer Noire, ce qui était nécessaire à l'effort de guerre de la Sublime Porte contre la Russie. Une sortie vers l'océan Atlantique afin de mener une guerre au commerce fut également envisagée. Cette option fut jugée irréaliste, les graves problèmes de chaudière du *Goeben* n'étant pas le moindre des arguments en faveur de son rejet¹⁶.

Faute désormais de grandes unités de surface disponibles pour combattre la flotte française, la guerre sous-marine demeurait la seule alternative, au moins en Méditerranée. Néanmoins, cette option offrait de bonnes chances de succès, comme la suite de la guerre l'a montré. Les sous-marins portèrent au départ un rude coup au commerce et aux bâtiments de guerre alliés. Par exemple,

16 Télégramme de l'ambassadeur d'Allemagne auprès de la Sublime Porte au ministère des Affaires étrangères annoté par le chef du cabinet naval et Guillaume II en personne, 1^{er} août 1914. Reproduit dans *Die deutsche Seekriegsleitung im Ersten Weltkrieg*, éd. cit., t. 2, 2004, p. 18.

entre avril et juin 1916, les mines mouillées par des sous-marins ou leurs attaques directes ont envoyé par le fond 100 navires marchands représentant 195 225 des 393 983 tonnes coulées à cette époque par les sous-marins sur l'ensemble des théâtres d'opérations¹⁷. Les pertes infligées aux bateaux de guerre furent également importantes. Du point de vue allemand, la guerre navale en Méditerranée confirma les vieux préjugés, au moins dans une certaine mesure : le matériel français était ancien, le commandement était objectivement beaucoup plus préoccupé par ses rivalités internes au lieu du combat contre l'ennemi.

Dans les eaux septentrionales, la situation était quelque peu différente et plus difficile. Il est toutefois intéressant de noter que l'histoire navale allemande officielle jugea qu'au début de la guerre sur mer, la Marine française « ne compta pas du tout » lors des débats de l'Amirauté que ce soit sur la Flotte de haute mer ou sur le *Marinekorps* en Flandre¹⁸. Cette attitude devait cependant changer au cours du conflit. En 1915, la construction de bases navales en Flandre permit à la flotte de mener une guerre sous-marine en Manche avec de petits sous-marins, spécialement développés pour ces eaux peu profondes, et de petites embarcations lance-torpilles. Ce changement de stratégie y a finalement conduit à une augmentation du nombre des engagements avec les flottilles françaises, un fait qui est très souvent passé sous silence par les historiens navals. Comme le relève l'histoire navale officielle, les tentatives allemandes d'attaquer les Alliés en Manche et dans les eaux avoisinantes a en retour coïncidé avec une réorganisation des forces navales françaises à la fin de 1915. La création d'un Commandement supérieur de la Marine dans la Zone des armées du Nord, placé sous la direction de l'amiral Ronarc'h, changea la stratégie des alliés¹⁹. La conséquence en fut qu'à compter de cette date jusqu'à la fin de la guerre, les flottilles de torpilleurs allemands et français s'affrontèrent à plusieurs reprises. Les résultats furent mitigés, comme c'est habituellement le cas. Néanmoins, quoique la marine allemande se soit présentée quelquefois devant Calais et d'autres ports de la Manche afin de bombarder des positions françaises situées à proximité du rivage aussi bien que des installations portuaires, elle connut progressivement les plus grandes difficultés à atteindre son principal objectif : détruire le barrage de Douvres et, par conséquent, conserver la liberté d'accès à la Manche pour les *U-Boote*. Dans le cas contraire, ils avaient à emprunter une route beaucoup plus longue pour rejoindre l'Atlantique²⁰. Après l'entrée en guerre des États-Unis, « une nouvelle ère de la guerre navale » débuta quand les destroyers américains commencèrent à appuyer

17 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 387.

18 *Der Krieg zur See 1914-1918. Der Krieg in der Nordsee*, t. 2, Berlin, Mittler, 1922, p. 289.

19 *Ibid.*, t. 6, 1937, p. 198-199.

20 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, op. cit., p. 405-410.

les forces navales françaises et britanniques en Manche dans la lutte contre les sous-marins allemands opérant depuis leurs bases flamandes²¹.

Sur les autres mers, la Marine allemande n'avait pas de raison de craindre une rencontre avec la Marine française. Les plans pour déployer des sous-marins français en Baltique ne se matérialisèrent jamais, bien que cela aurait pu augmenter les pertes allemandes sur ce théâtre. La priorité donnée à la défense des ports de la Manche et les problèmes techniques que connurent les sous-marins eux-mêmes empêchèrent ce déploiement que les Russes avaient demandé. À aucun moment, la Marine impériale n'en sut quelque chose. Enfin, outre-mer, un vieux destroyer français, le *Mousquet*, fut victime du croiseur léger *Emden* opérant devant les côtes malaises en octobre 1914, après que Tahiti eut été brièvement bombardée²².

En raison de la géographie et de l'importance cruciale de la mer du Nord et de l'océan Atlantique pour la marine allemande, le commandement ne porta pas un grand intérêt à la flotte française. Dans une certaine mesure, ce manque d'intérêt reflète les changements de la politique allemande intervenus depuis 1871 jusqu'à la Première Guerre mondiale. De plus, la Marine nationale, bien que plutôt moderne, ne fut jamais considérée comme un exemple à suivre par les officiers de l'état-major de l'empereur. Les idées de la Jeune école de l'amiral Aube avaient certes inspiré quelques marins dans les années 1880. Cependant, la décision prise au milieu des années 1890 de construire une flotte d'inspiration mahanienne changea radicalement la donne. Cette évolution s'inscrivait tout à fait dans la ligne du modèle de développement de la *Royal Navy*, celui que la Marine allemande voulait copier. Enfin, le déclin objectif de la flotte française, aussi bien de son matériel que de son personnel, renforça de nombreux préjugés. Ils étaient seulement en passe d'être lentement dépassés en 1914. Quand le cuirassé *Liberté* explosa en 1911 lors de la crise d'Agadir, au moment même où culminaient les tensions entre Paris et Berlin, un officier de haut rang exprima les sentiments de la plupart de ses camarades quand il écrivit dans son journal : « Un autre signe de grande désorganisation en France. Et devant elle, nous nous cacherions dans un trou de souris ?²³ ». Les présupposés qui sous-tendaient cette assertion se révélèrent cependant erronés. En dépit des grandes épreuves qu'elles surmontèrent, tant la marine que l'armée allemande perdirent la guerre qui éclata seulement trois ans plus tard face à un adversaire qu'elles avaient presque constamment sous-estimé.

²¹ *Der Krieg zur See 1914-1918, op. cit.*, t. 2, p. 338.

²² Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I, op. cit.*, p. 75-76.

²³ Albert Hopman. *Das ereignisreiche Leben eines "Wilhelminers". Tagebücher, Briefe, Aufzeichnungen 1901 bis 1920*, éd. Michael Epkenhans, Munich, R. Oldenburg Verlag, 2004, p. 157.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thaloassociatie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*