



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer



# Revue d'histoire maritime

28

Sortir de la guerre sur mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 979-10-231-0641-1  
ISBN PDF COMPLET : 979-10-231-1222-1

Tirés à part :

- I. CHALINE, LECOQ : 979-10-231-1223-8
- I. BATAILLE : 979-10-231-1224-5
- I. CANDIANI : 979-10-231-1225-2
- I. LE MAO : 979-10-231-1226-9
- I. CORRE : 979-10-231-1227-6
- I. LOUVIER : 979-10-231-1228-3
- I. BREZET : 979-10-231-1229-0**
- I. LECOQ : 979-10-231-1230-6
- I. BOUREILLE : 979-10-231-1231-3
- II. GALANO : 979-10-231-1232-0
- II. MARNOT : 979-10-231-1233-7
- II. KEIN, LAUX : 979-10-231-1234-4
- III. JUBELIN : 979-10-231-1235-1
- III. PRUDHOMME : 979-10-231-1236-8
- COMPTES RENDUS : 979-10-231-1237-5

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
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>

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (27) était consacré à « Mer et techniques ».

Le prochain numéro (29) aura pour thème « Le lest ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	6

## DOSSIER SORTIR DE LA GUERRE SUR MER

Sortir de la guerre sur mer	
Olivier Chaline & Tristan Lecoq.....	11
Pacifier, normaliser, commémorer : sortir de la guerre à l'époque viking	
Camille Bataille.....	21
Les démobilisations navales vénitiennes : une analyse comparative des guerres de Candie et de Morée	
Guido Candiani.....	45
Sortir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg : le cas de la flotte française au prisme de l'arsenal de Toulon (1697-1698)	
Caroline Le Mao.....	59
« Il apporta la nouvelle, l'heureuse nouvelle de la paix » Sorties de guerre et jeux d'échelles en 1783	
Olivier Chaline & Olivier Corre.....	79
La mémoire française des guerres navales en Méditerranée (1815-1914)	
Patrick Louvier.....	97
Le partage entre les Alliés de la flotte sous-marine de la marine impériale allemande en 1919	
François-Emmanuel Brézet.....	127
L'United States Navy. Sortir de la guerre, tirer les leçons du conflit, assurer le triomphe des puissances maritimes (1918-1922)	
Tristan Lecoq.....	137
La marine nationale et la sortie de la guerre froide (1989-1995)	
Patrick Boureille.....	147

## VARIA

Montpellier et la Méditerranée au Moyen Âge (xiii <sup>e</sup> -milieu du xv <sup>e</sup> siècle) Réflexions autour de l'intégration de la ville aux réseaux d'échanges du grand commerce maritime Lucie Galano.....	177
Pour une histoire des modèles techniques portuaires (xix <sup>e</sup> -xxi <sup>e</sup> siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi <sup>e</sup> au xx <sup>e</sup> siècle Jean-François Klein & Claire Laux.....	207

## CHRONIQUES

« Par le fer et par le feu ». Pratiques de l'abordage et du combat rapproché dans l'Atlantique du début de l'époque moderne (début xvi <sup>e</sup> siècle-1653) Alexandre Jubelin.....	235
Naviguer en temps de Révolution: le chevalier de L'Espine (1759-1826), de l'indépendance américaine au service de l'Autriche. Un destin au prisme de l'archéologie et de l'histoire Florence Prudhomme .....	241

## COMPTES RENDUS

Comptes rendus .....	247
----------------------	-----

# Éditorial

*Olivier Chaline*

« Sortie de guerre » : cette expression devenue comme indispensable aux historiens des conflits était encore inconnue il y a quelques décennies. Elle s'est imposée grâce à l'étude de l'immédiat après-première guerre mondiale, afin de saisir des chronologies plutôt courtes, de l'ordre de quelques années tout au plus, de la signature de l'armistice jusqu'à la fin des processus de démobilisation. À la différence des énoncés statiques sur les clauses des traités et les conséquences de la guerre, elle permet de saisir un passage, une métamorphose, une reconversion, un processus qui n'est que rarement le retour à la situation antérieure. La masse des sources et les tendances historiographiques concernant le premier conflit mondial ont ainsi porté à étudier le retour des soldats, leur réadaptation à un monde plus ou bouleversé, ainsi que les formes d'une impossible sortie de guerre dans le cas du deuil, de la mutilation ou encore de l'exil sans fin.

Mais cette notion n'a pas été vraiment appliquée à la dimension maritime de la première guerre mondiale, fréquemment négligée en France, pas plus à d'autres conflits maritimes, avant ou après. Ce double constat a porté le comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* à s'y essayer pour diverses époques. Il en résulte une grande variété d'utilisations et d'adaptations de la notion initiale. Camille Bataille examine la manière dont les Vikings pacifiaient, normalisaient et commémoraient. Guido Candiani compare deux démobilisations navales vénitienes au xvii<sup>e</sup> siècle, celles consécutives aux guerres de Candie et de Morée. Caroline Le Mao prend pour exemple l'arsenal de Toulon afin de dégager les choix et les formes de la mise sur le pied de paix de la puissante marine de Louis XIV au lendemain de la guerre de la Ligue d'Augsbourg. Olivier Corre et moi-même avons scruté et analysé les différentes temporalités de la fin de la



guerre d'Indépendance américaine, loin de l'Europe comme dans un port de guerre, Brest, et un autre de commerce, Le Havre. Patrick Louvier introduit la dimension mémorielle qui est celle notamment des monuments et des cimetières, à propos des guerres navales menées par la France en Méditerranée au XIX<sup>e</sup> siècle. La sortie de la première guerre mondiale est envisagée sous deux angles différents : par Tristan Lecoq qui montre comment les lendemains du conflit consacrent la victoire des puissances maritimes, et par le CV François-Emmanuel Brezet qui explique le partage entre les vainqueurs de la flotte sous-marine allemande qui les avait tant inquiétés et mis au bord de la défaite au printemps 1917. Enfin l'étude détaillée de Patrick Boureille sur la marine nationale au sortir de la guerre froide permet de comprendre comment cette armée s'est trouvée confrontée aux nécessités de la première guerre du Golfe et à l'impossibilité de développer un pilier de défense européen, ce qui a poussé à s'aligner sur les normes de l'OTAN. Pour les historiens de la mer, des rivages et des sociétés maritimes, la « sortie de guerre » est donc une notion maniable et féconde.

Dans les *varia*, Lucie Galiano met Montpellier en perspective dans les réseaux marchands et la géographie commerciale des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Je le prie de bien vouloir accepter mes excuses pour l'oubli bien involontaire de son texte destiné au numéro précédent (« Mer et techniques »). Puis Claire Laux et Jean-François Klein nous livrent une réflexion sur la notion de « port en situation coloniale » appliquée à la France du XVI<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!



# Sortir de la guerre sur mer



## LE PARTAGE ENTRE LES ALLIÉS DE LA FLOTTE SOUS-MARINE DE LA MARINE IMPÉRIALE ALLEMANDE EN 1919

*François-Emmanuel Brézet*

Le 11 août 1918, l'amiral Scheer, considéré comme le vainqueur de la bataille du Jutland-Skagerrak, avait été nommé chef de l'état-major de la marine impériale allemande, *Admiralstab*, en remplacement de l'amiral Holtzendorff. Sa première décision avait été de créer une « direction de la guerre sur mer », *Seekriegsleitung*, placée sous son autorité directe. Le 12 août, alors que l'armée britannique venait de remporter, quatre jours auparavant à Amiens, un succès très important, les deux responsables principaux de la conduite de la guerre, Hindenburg et Ludendorff lui confirmaient toute l'importance de la guerre sous-marine à outrance pour une issue victorieuse de la guerre et il lançait, le 12 septembre, un programme très important de sous-marins, qui sera connu dans l'histoire sous le nom de programme *Scheer*<sup>1</sup>.

Mais l'effondrement du front bulgare allait inciter les mêmes hauts responsables militaires à informer l'empereur Guillaume II, le 20 septembre, que la situation exigeait l'ouverture immédiate de négociations en vue d'un armistice et de la paix. Dans la réponse faite à la demande que lui avait adressée, le 3 octobre, le nouveau chancelier Max de Bade, le président Wilson, tout en posant comme condition le retrait de l'armée allemande des territoires occupés, avait exprimé sa préoccupation à l'idée que, durant les négociations, les *U-Boote* pourraient continuer à couler des bâtiments porteurs de passagers. Comprenant l'importance du message, le gouvernement allemand ordonna l'arrêt immédiat de la guerre sous-marine illimitée et la poursuite des opérations conformément à l'ordre sur les prises. La *Seekriegsleitung* en tira, pour sa part, les conséquences, en ordonnant, le 24 octobre, le rappel de tous les sous-marins à la mer mettant ainsi fin aux hostilités à la mer, bien avant qu'elles ne cessent sur les différents théâtres terrestres d'opérations<sup>2</sup>.

1 Eberhard Rössler, *Geschichte der deutschen UBootbaus*, Munich, Lehmanns Verlag, 1975, p. 117. L'exécution du programme aurait porté la production de sous-marins de 12 sous-marins par mois en 1918 à 36 fin 1919.

2 François-Emmanuel Brézet, *La Guerre sous-marine allemande (1914-1945)*, Paris, Perrin, 2017, p. 195.

Le sort des sous-marins allemands allait être scellé par l'article 22 de la convention d'armistice signée le 11 novembre à Rethondes qui stipulait que :

tous les sous-marins disponibles pour le moment (tous les croiseurs sous-marins et mouilleurs de mines inclus) doivent être livrés aux Alliés et aux États-Unis<sup>3</sup>, avec leur équipement et leur armement complets dans les ports indiqués par les Alliés et les États-Unis. Ceux qui ne sont pas en état d'appareiller seront, en ce qui concerne le personnel et le matériel, désarmés et placés sous la garde de Alliés et des États-Unis... les prescriptions de cet article devront être exécutées dans un délai de 14 jours après la signature de l'armistice.

Comme en témoigne une déclaration de l'amiral britannique Wemyss lors de la signature, l'objectif des Alliés était clair : « L'article 22 doit interdire une reprise de la guerre sous-marine<sup>4</sup>. » Combiné à l'internement de la flotte de haute mer, *die Hochseeflotte*<sup>5</sup>, et à la livraison de l'artillerie lourde de l'armée, c'était la reprise des hostilités qui était ainsi interdite.

128

L'efficacité du blocus allié qui faisait craindre un nouvel hiver de blocus de la faim, *Hungerblockade*, incitait les autorités allemandes à une exécution sans faille des prescriptions édictées, mais la brièveté du délai imposé n'en contraignit pas moins le secrétariat d'État à la Marine, le Reichsmarineamt, à limiter la livraison aux bâtiments présents aux ports, les *U-Boote* en court de marche de retour de Méditerranée ne pouvaient notamment pas être pris en compte. Du 18 au 25 novembre, cent-quatorze sous-marins disponibles répartis en cinq échelons appareillaient des ports allemands vers le port anglais d'Harwich<sup>6</sup>.

On était loin du chiffre de cent-soixante sous-marins à livrer sur lequel le Conseil naval allié s'était mis d'accord le 4 novembre, aussi l'amiral Beatty adressa-t-il, dès le 20 novembre, aux autorités allemandes, une note réclamant :

1. tous les *U-Boote* achevés de la nouvelle classe *UF7* ;
2. tous les *U-Boote* en essais ;
3. tous les *U-Boote* lancés, mais qui n'étaient pas encore entrés en essais ;
4. des éléments d'information sur soixante-douze *U-Boote* dont les numéros de coque étaient donnés.

3 Pour marquer leur indépendance vis à vis des Alliés, les États-Unis avaient tenu à entrer dans la coalition comme « membre associé » et non comme allié, d'où cette rédaction particulière.

4 Eberhard Rössler, « Die Auslieferung der deutschen U – boote nach dem Ersten Weltkrieg und ihre Hintergründe », *Marine Rundschau*, n° 1, 1979, p. 21-27.

5 François-Emmanuel Brézet, « 21 juin 1919, la flotte de haute mer allemande se saborde à Scapa Flow », *Revue historique des armées*, n° 3, 1999.

6 La flotte de haute mer devait, pour sa part, se présenter, le 21 novembre au matin, devant le Firth of Forth pour se voir notifier le lieu d'internement tenu secret jusque-là, la rade de Scapa Flow.

7 Eberhard Rössler, *Geschichte*, op. cit., p. 114 ; il s'agissait d'un bâtiment novateur à coque unique.

Il lui fut répondu, le 21 novembre, qu'aucun *U-Boot* de classe *UF* n'avait été lancé; qu'aucun bâtiment n'était en essais, que tous avaient été livrés ou désarmés; des trente-six bâtiments dont la liste était communiquée, trente étaient en cours de livraison, dix-huit devaient être désarmés, deux n'étaient pas encore livrés, quatre avaient été détruits en Flandres, deux étaient internés à Karlskrona, le reste était perdu.

Le 23 novembre, les cinq *U-Boote* internés à Karlskrona étaient de retour à Kiel et étaient livrés avec le 5<sup>e</sup> échelon. Le 24 novembre, la Commission allemande des armements, *Waffenkommission (Wako)*, décidait:

1. de ne pas livrer le *U 9*, bâtiment de tradition, mais de le désarmer et de le déclarer inapte à naviguer;
2. de démolir les bâtiments qui devaient l'être;
3. de désarmer les bâtiments de retour de Méditerranée à leur arrivée sans poser la question à l'amiral Beatty<sup>8</sup>.

Le Reichsmarineamt demandait de son côté des éclaircissements concernant la question de la propriété des sous-marins livrés et que soit fixée la date de leur restitution. Le 5<sup>e</sup> échelon appareilla le 25 novembre, y compris l'*U 9*.

Le Reichsmarineamt annonçait le 27 novembre, par un communiqué de presse, que la livraison et le désarmement des *U-Boote* étaient en cours, conformément aux stipulations de l'armistice et en accord avec l'amiral Beatty: cent-quatorze *U-Boote* étaient en route vers l'Angleterre (dont un perdu en mer); huit autres bâtiments suivraient prochainement, à destination de l'Angleterre – la livraison des sous-marins était ainsi achevée et les équipages devaient être renvoyés en Allemagne par transport immédiatement après livraison; vingt-sept *U-Boote* étaient jusqu'à présent désarmés. Treize autres, de retour de Méditerranée, le seraient à leur arrivée en Allemagne. Les huit bâtiments annoncés appareillèrent pour Harwich, le 29 novembre en tant que 6<sup>e</sup> échelon.

Mais, le 12 décembre, l'amiral Browning, représentant de la commission alliée des armements, exigea que trois bâtiments basés à Wilhelmshaven et les treize *U-Boote* de Méditerranée soient encore livrés. Le capitaine de vaisseau Goette, le représentant allemand refusa en arguant de l'interprétation allemande de l'article 21. Browning lui rétorqua que si seuls les sous-marins en état de naviguer le 25 novembre avaient dû être livrés, il aurait été trop facile de rendre tous les sous-marins hors d'état de naviguer et de n'en livrer aucun, l'attitude allemande dans ce domaine était donc une violation de la convention d'armistice.

8 *Id.*, « Die Auslieferung », art. cit., p. 24.

La question fut mise à l'ordre du jour des négociations ouvertes à Trèves pour le prolongement de l'armistice. Le 17 décembre, l'amiral Browning renouvela son exigence de la livraison des trois sous-marins à Wilhelmshaven et des treize unités de Méditerranée. Après un premier refus, la demande dût être acceptée, afin d'acquiescer une meilleure compréhension de la part des Alliés concernant la question de la levée du blocus : du fait de l'article 26 de la convention d'armistice, l'Allemagne se trouvait en effet, en ce qui concernait son ravitaillement, dans une situation bien pire que durant les hostilités – les bâtiments suédois ne pouvaient, par exemple, ravitailler les ports allemands que s'ils détenaient une autorisation des Alliés et la pêche était totalement interrompue. Les bâtiments concernés furent mis en route vers l'Angleterre, en tant que 7<sup>e</sup> échelon, le 13 janvier 1919 et les bâtiments dont les machines étaient indisponibles appareillèrent à la remorque, en tant que 8<sup>e</sup> échelon le 31 janvier.

130

Le Reichsmarineamt avait donné son accord, le 31 décembre, à une demande des responsables du chantier impérial de Kiel concernant le maintien en bon état des *U-Boote* encore disponibles afin de constituer un noyau pour une reconstruction ultérieure de la flotte sous-marine, mais, le 2 janvier, l'amiral Browning exigeait la livraison de soixante-quatre autres sous-marins. Le 15, à l'occasion des négociations sur le prolongement de l'armistice, Browning précisait que la livraison devait être étendue aux constructions nouvelles pas encore livrées et répondait de façon affirmative à la question qui lui était posée de savoir si les unités inachevées devaient l'être durant l'armistice. Les représentants allemands élevèrent une protestation devant cette exigence qui revenait à faire travailler les chantiers allemands pour l'Angleterre ; d'une façon inattendue, le maréchal Foch se joignit, en quelque sorte à cette protestation en déclarant qu'il lui paraissait clair que seuls les *U-Boote* achevés devaient être livrés et que l'Allemagne avait le droit de détruire les autres. Browning n'exigea plus que la livraison de unités en état de naviguer ou d'être remorquées et celle des bâtiments de relevage de sous-marins et des bâtiments-docks.

La convention du 16 janvier 1919 sur la prolongation de l'armistice du 11 novembre 1918 reprit ces prescriptions de livraison en précisant qu'elles s'étendaient aux *U-Kreuzer* et aux sous-marins mouilleurs de mines. Les *U-Boote* qui n'étaient pas livrés devaient être totalement détruits ou démantelés sous le contrôle de la commission alliée, la construction de sous-marins devait enfin être immédiatement arrêtée, les bâtiments totalement détruits ou démantelés sous contrôle.

S'agissant de la demande de livraison de soixante-quatre sous-marins, la commission allemande proposa que vingt et un des vingt-quatre *U-Boote* désarmés, y compris des *U-Kreuzer* et des mouilleurs de mines soient livrés dans des ports alliés, elle communiqua également la liste de sept bâtiments internés



en Norvège, Espagne et Hollande, sans pouvoir garantir que leur livraison serait achevée le 17 février. Elle signala enfin que les travaux de démontage avaient été arrêtés sur vingt sous-marins en construction qui étaient à la disposition de autorités alliées sur leurs chantiers respectifs, ce qui faisait bien soixante-quatre sous-marins avec trois unités déjà livrées et les treize sous-marins de Méditerranée.

Le 6 février, la commission permanente alliée d'armistice naval, la PANAC, se rendit à Wilhelmshaven et y présenta une nouvelle liste de quarante-cinq *U-Boote* à livrer. S'agissant de l'interdiction de pêcher à l'intérieur d'une ligne s'étendant de Horns Rev à Borkum, elle déclara qu'elle ne serait levée que lorsque l'exécution de l'article 22 et de ses extensions serait bien assurée. Une commission de contrôle évaluerait les progrès accomplis. L'interdiction de pêcher dans le Skagerrak et le Kattegat restait maintenue quant à elle. Le 9 février, le délégué britannique à la PANAC ne manquait de faire remarquer que plus rapidement les exigences alliées seraient exécutées, moins il y en aurait de nouvelles présentées. La protestation allemande contre l'emploi de remorqueurs allemands pour le remorquage de constructions neuves fut rejetée.

La commission alliée se rendit également dans les chantiers de la mer du Nord et y exprima son mécontentement aussi bien sur les démontages exécutés de façon excessive sur les unités à livrer que sur la lenteur des démolitions. On lui objecta les difficultés dues aux grèves, aux manifestations, au froid et à la mauvaise alimentation. Le Reichsmarineamt n'en ordonna pas moins, le 14 février, de préparer la destruction immédiate par explosion ou immersion des bâtiments dont le démontage ne serait pas suffisamment avancé.

Le 15 février, une nouvelle exigence ressortait des négociations sur le prolongement de l'armistice : treize *U-Boote* anciens, vingt nouveaux et les moteurs de treize nouveaux devaient être livrés. Dans les semaines qui suivirent, vingt-six bâtiments furent mis en route vers Harwich en différents échelons, quatre d'entre eux coulèrent durant leur transit, un cinquième à quai au chantier Vulkan, ils durent être remplacés par les moteurs principaux de cinq nouveaux bâtiments. Le bâtiment releveur de sous-marins *Vulkan* ne résista pas au temps de la mer du Nord et fut perdu en route.

Le 24 avril 2019, l'arrivée à Harwich de l'*UC 109* marquait la fin de la livraison de la flotte sous-marine allemande. Cent-soixante-seize bâtiments avaient été ainsi livrés<sup>9</sup>, cinquante de plus que ce que l'Allemagne avait elle-même initialement prévu. Quant aux équipages qui les avaient amenés, ils avaient été renvoyés en Allemagne dans les brefs délais convenus.

9 8 *U-Kreuzer*, 62 *U-Boote*, 64 *UB-Boote*, 42 *UC-Boote*.

Les responsables allemands avaient espéré qu'à l'occasion du traité de paix, ils seraient en mesure de récupérer une partie des bâtiments livrés. Le 7 février 1919, le secrétaire d'État au Reichsmarineamt avait écrit à Noske, le responsable de la Défense au gouvernement : « Puisqu'il ne faut pas compter sur la mise en chantier de nouveaux sous-marins après le traité de paix, cela signifie que l'Allemagne ne disposera pas d'un seul sous-marin avant un temps prévisible. Cette situation n'est pas supportable. » Après avoir décrit les nombreux inconvénients de cet état de chose pour la sécurité du pays, il suggérait qu'à l'occasion des négociations pour la paix « la restitution d'une partie des *U-Boote* soit recherchée avec détermination ». En précisant dans l'article 191 du traité que « la construction ou l'acquisition de quelque sous-marin que ce soit, y compris pour le commerce, restent interdits à l'Allemagne<sup>10</sup> », les puissances signataires mirent fin aux espoirs allemands.

132

Il appartenait maintenant aux Alliés de décider ce qu'il fallait faire de ce butin ainsi rassemblé et mis à l'abri dans un port britannique. Comme l'écrivait l'historien britannique Arthur J. Marder, « l'article 22 de l'armistice, qui appelait à la reddition de tous les sous-marins allemands, conduisit à une amère controverse inter-alliée : Britanniques et Américains contre Français et Italiens<sup>11</sup> ».

Pour les Britanniques et les Américains qui sortaient du conflit avec les deux flottes de surface les plus puissantes, l'usage de sous-marins devait être interdit par les lois internationales. Dans le conflit qui venait de s'achever, les Britanniques étaient ceux qui avaient le plus souffert de l'emploi de cette arme nouvelle ; ils avaient en outre le sentiment qu'ils n'avaient pas été loin de la défaite, que le sous-marin lui-même ne pouvait être considéré comme définitivement vaincu et que, comme le déclarait l'amiral Beatty, « son usage à la guerre était un outrage aux lois de la civilisation et de l'humanité entre les mains d'une nation plus faible ». Dès janvier 1919, le bureau de l'Amirauté avait décidé de travailler contre la construction de sous-marins à l'avenir et à leur destruction sous la garantie d'une loi internationale de la future Société de Nations. Si cela n'était pas possible, leur emploi contre le trafic marchand serait soumis aux mêmes principes applicables aux bâtiments de surface, ce qui revenait à interdire un torpillage sans préavis, donc la « guerre sous-marine à outrance ». Cette position de l'Amirauté britannique reçut initialement le soutien des autorités américaines, mais elle ne tardera pas à évoluer, le département des constructions navales ayant fait remarquer que ce genre d'interdiction était particulièrement

<sup>10</sup> *Id.*, *Geschichte*, *op. cit.*, p. 124.

<sup>11</sup> Arthur J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, t. V, 1918-1919: *Victory and Aftermath*, London, OUP, 1970, p. 257.

difficile à faire respecter et que, par ailleurs, la présence de sous-marins dans les marines accroissait les risques en temps de guerre et exerçait en quelque sorte un effet dissuasif, auquel il valait mieux ne pas renoncer.

Mais le principal obstacle à une interdiction de l'arme sous-marine était l'opposition formelle manifestée par la marine française. Son chef d'état-major, l'amiral de Bon, faisait valoir que le sous-marin était l'arme des puissances faibles, que son interdiction n'était souhaitée que par les nations suffisamment riches et puissantes pour construire des flottes de guerre et qu'enfin le fait qu'il ait été utilisé d'une façon inhumaine durant la guerre ne justifiait pas son interdiction.

En ce qui concernait les sous-marins allemands, l'Amirauté britannique comptait sur le traité de paix pour que soit ordonnée leur destruction totale, ce qui interdirait aux Puissances centrales la reprise d'une guerre sous-marine dans un futur proche et éviterait tout conflit entre les puissances alliées ou associées pour leur répartition. Une quarantaine d'*U-Boote* avait cependant été attribuée à l'Amérique, la France, l'Italie et le Japon pour des raisons qualifiées de « propagande » et, afin de décongestionner le port d'Harwich, le conseil suprême de la guerre avait autorisé, en février, la vente de tous les sous-marins excédant le nombre de quatre-vingt : les bâtiments vendus devaient être impérativement démantelés et le produit de leur vente partagé. Cinquante-cinq unités avaient déjà été ainsi vendues, en mars, lorsque l'opération fut suspendue pour satisfaire à une demande que Clemenceau avait présentée, lorsqu'il avait appris ce qui était en train de se passer. En avril, le reste des sous-marins avait été livré et la France se préparait à en recevoir un certain nombre.

Au comité naval du traité de paix, aucun amiral n'avait proposé que des sous-marins allemands puissent être incorporés dans les flottes actives des Alliés, ils devaient au contraire être détruits. Pour les Anglais et les Américains, cette destruction totale et immédiate avait surtout une valeur symbolique ; les Français et les Italiens voyaient les choses d'une façon plus réaliste : le démantèlement des bâtiments fournirait du travail.

La Commission navale avait déterminé en mars quelles unités devaient être détruites par les Allemands et quelles unités devaient être livrées ou être remorquées dans les ports alliés, mais, à la demande de l'amiral de Bon, la clause précisant ce qui devait en être fait avait été réservée. Lors d'une réunion du Conseil des Quatre, le 25 avril, Wilson avait répété son opposition à l'utilisation de sous-marins qu'il estimait contraire à la loi internationale, Lloyd George avait déclaré pour sa part « qu'il ne pensait pas que les marines avaient besoin d'être renforcées par des sous-marins [...] qu'il voudrait détruire tous les sous-marins allemands », tandis que l'amiral de Bon, fort de l'appui de Clemenceau, réclamait de conserver, en complément de la flotte française,

la cinquantaine des sous-marins allemands placée sous la garde de la France. Les concepts d'utilisation des marines n'étaient à l'évidence pas les mêmes : la Royal Navy n'avait pas besoin d'une flotte sous-marine puissante pour affirmer sa supériorité, la marine française était sortie très affaiblie de la guerre, la création d'une industrie d'armement susceptible de couvrir ses besoins et, pour une bonne partie ceux de ses alliés, s'était faite au détriment des constructions navales classiques, celle des sous-marins avait même dû être stoppée.

Le Conseil des Quatre dut prendre en considération les réserves exprimées par la France et déclara que la question de l'utilisation des sous-marins serait réglée plus tard.

134 La question n'avait toujours pas été résolue lorsque le traité de Versailles fut signé : l'article 188 du traité énonçait de façon détaillée les modalités de la livraison des sous-marins allemands ou de leur destruction ; l'article 191 interdisait la construction ou l'acquisition par l'Allemagne de sous-marins. Rien n'avait été dit concernant le sort des unités livrées. La France restait la seule à vouloir incorporer un certain nombre de bâtiments dans sa marine. Le 2 décembre 1919, à l'occasion d'une réunion du conseil des chefs de délégation à la signature du traité (les cinq grandes puissances : France, États-Unis, Angleterre, Italie, Japon), la France obtint une décision selon laquelle, en compensation de l'obligation devant laquelle elle avait été de stopper la construction de sous-marins pendant la guerre, elle recevrait dix sous-marins en bonne condition. Tous les autres bâtiments, y compris les quarante-trois déjà distribués pour « motif de propagande » devaient par contre être détruits.

Les dix sous-marins allemands incorporés dans la marine française, choisis parmi les dernières unités construites (voir annexe) y furent maintenus en service jusqu'au milieu des années 1930 où ils purent être relevés par les unités du programme de construction lancé après la guerre. Nous avons tout lieu de penser que les bureaux de construction français surent profiter du haut niveau de qualité atteint pendant la guerre par les responsables de la construction allemande de sous-marins.

La Royal Navy n'avait pas renoncé pour autant de son côté à faire interdire une arme qu'elle considérait plus nuisible qu'utile pour ses conceptions stratégiques : lors des conférences concernant la limitation des armements navals, elle échoua à vaincre les mêmes oppositions, celle de la Marine française notamment.

## ANNEXE

Sous-marins de la marine impériale allemande livrés à la France à la fin de la première guerre mondiale et mis en service dans la marine française.

Tableau 1. *U-Boot Minenleger* (sous-Marin mouilleur de mines)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U E I	79	09/04/1916	23/05/1916	VICTOR REVELLE	29/07/1935

Tableau 2. *Ms (Mobil – Machung) U-Boote* (sous-marins de mobilisation)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U	105	16/05/1917	04/07/1917	JEAN AUTRIC	27/01/1937
U	108	11/10/1917	05/12/1917	LEON MIGNOT	24/07/1935
U	162	20/04/1918	31/07/1918	PIERRE MARAST	27/01/1937
U	166	06/09/1918		JEAN ROULIER	24/07/1935

Tableau 3. *Mittlere U-Boote* (sous-marins moyens)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U B III	94	26/04/1918	01/06/1918	TRINITE SCHILLEMANS	24/07/1935
U B III	99	29/07/1918	04/09/1918	CARISSAN	24/07/1935
U B III	155	26/10/1918		JEAN CORRE	07/10/1937

Tableau 4. *U-Kreuzer* (projet 46) (croiseur sous-marin)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U	139	03/12/1917	18/05/1918	HALBRONN	27/07/1935

Tableau 5. *U-Minenkreuzer* (projet 45) (Croiseur mouilleur de mines)

Type	N°	Lancement	Service	Rebaptisé	Désarmé
U E II	119	04/04/1918	20/06/1918	RENE AUDRY	07/10/1937

Nota : Quarante autres sous-marins furent livrés et détruits

Source : Marco Castel, [uboatsxm@powerantilles.com](mailto:uboatsxm@powerantilles.com)



## 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 :

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

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au xviii<sup>e</sup> 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 xv<sup>e</sup> siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

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<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au xix<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Ier  
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<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 xxe 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 xixe siècle
  18. Travail et travailleurs maritimes (xviii-xxe siècle). Du métier aux représentations
  17. Course, piraterie et économies littorales (xve-xxie 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 xviiiè 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 xvie-xixe 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 (xvie-xixe siècle)
  - 2-3. L'Histoire maritime à l'Époque moderne
  1. La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790



Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 28  
Sortir de la guerre  
sur mer

Olivier Chaline,  
Tristan Lecoq  
& Patrick Boureille

Lancée par les historiens de la première guerre mondiale et envisagée sous un angle principalement terrestre, la notion de « sortie de guerre » est-elle pertinente pour les conflits maritimes ? Si oui, de quelle manière ? Au-delà du retour des combattants et des mémoires du conflit, la logique de milieu se fait ici très fortement sentir. Les espaces ne sont pas les mêmes et les temporalités non plus. Comment faire savoir, parfois à l'autre extrémité du monde, que les hostilités sont suspendues ou s'achèvent ? Qu'advient-il des conditions de navigation et des circuits commerciaux, parfois redéfinis, propres au temps de guerre ? Le retour à la paix est-il si attrayant ? Que faire des navires de guerre désormais trop nombreux, ceux des vaincus mais aussi ceux des vainqueurs ? Et des personnels désormais inutiles ? Quelles leçons tirer du conflit, aussi bien en termes de matériels, que d'opérations navales ou de coopérations avec des alliés ? Autant de questions auxquelles répondent une série d'études, du Moyen Âge viking à la fin de la Guerre froide.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Couverture : Atelier Papier

25 €

979-10-231-0641-1