



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 ^e -milieu du xv ^e 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 ^e -xxi ^e siècles) Bruno Marnot.....	193
Les ports en situation coloniale: interrogations sur la pertinence d'un concept. Le cas de l'empire français du xvi ^e au xx ^e 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 ^e 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 vénitienne au xvii^e 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^e 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^e et XV^e siècles. Bruno Marnot propose une histoire des modèles techniques portuaires depuis le XIX^e 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^e au XX^e siècle et s'interrogent sur sa pertinence.

Bonne lecture!

Sortir de la guerre sur mer

L'UNITED STATES NAVY.
SORTIR DE LA GUERRE, TIRER LES LEÇONS DU CONFLIT,
ASSURER LE TRIOMPHE DES PUISSANCES MARITIMES
(1918-1922)

Tristan Lecoq
Sorbonne Université

L'United States Navy est, au moment où elle sort de la Grande Guerre, une force navale opérationnelle, intégrée, expérimentée. La marine américaine s'est transformée en un an et demi de guerre navale. Pourtant, les années de l'immédiat après-guerre voient le retour, aux États-Unis comme ailleurs, de la priorité accordée aux navires de ligne. Sortir de la guerre et maîtriser les mers : c'est dans ce contexte que la conférence de Washington assure, en 1921-1922, le triomphe des puissances maritimes et une parité, nouvelle pour les deux pays, entre les États-Unis et le Royaume-Uni¹.

Le 11 novembre 1918, avec 520 000 marins, près de 800 bâtiments de combat et quarante navires de bataille, les États-Unis disposent d'une marine du double de celle de 1914². Les forces navales américaines dans les eaux européennes se composent de 370 bâtiments de guerre, dont onze navires de ligne, servis par 5 000 officiers et 75 000 officiers mariniers, quartiers-mâîtres et marins. Elles disposent de 45 bases en très grande partie aménagées par les Américains eux-mêmes. En France, ce sont 1 400 officiers et 18 000 officiers mariniers, quartiers-mâîtres et marins américains qui servent sous les ordres de l'amiral Wilson³. À comparer aux quelque deux millions de soldats de l'US Army au même moment...

- 1 Pour une approche maritime de la Grande Guerre, voir Tristan Lecoq « La Grande Guerre sur mer. La marine et les marins en guerre », *Revue d'histoire maritime*, n° 22-23, « L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xx^e siècle », juin 2017, p. 369-402.
- 2 Il est intéressant de noter qu'à cette date, 10 489 officiers d'active et 20 706 officiers de réserve, soit deux fois plus, servent dans la Navy. Voir William Still Jr., *Crisis at Sea. The Story of The United Navy in European Waters in World War I*, Gainesville, University Press of Florida, 2006 p. 191.
- 3 Joseph Husband (Ensign, USNRF), *On the Coast of France. The Story of the United States Naval Forces in French Waters*, Chicago, A.C. Mc Clurg and Co., 1919.

L'état-major de la guerre navale est à Londres : l'Amirauté, le blocus et les convois, la guerre anti-sous-marine. L'amiral William Sowden Sims, commandant en chef des forces navales américaines en Europe depuis le printemps 1917 écrit : « Il ne s'agissait pas de savoir si notre tactique [...] était supérieure ou non à celle des Anglais. La marine britannique avait trouvé ses propres méthodes de travail et telles quelles, celles-ci fonctionnaient admirablement⁴. »

Dès l'entrée en guerre des États-Unis, au printemps 1917, l'US Navy fait partie intégrante et intégrée des forces alliées, renforce leurs points faibles, se place sous le contrôle opérationnel du quartier général de la guerre navale, Londres. Suit, de juin 1917 à novembre 1918, un an et demi de travail commun et en commun. Les Britanniques font connaître aux Américains leurs renseignements, leur communiquent leurs méthodes, les initient à leurs pratiques en matière de chiffre. C'est dans le renseignement en matière navale que se trouve le début d'une véritable relation spéciale : « La marine anglaise n'avait pas de secret qui ne fût communiqué à ses alliés américains », écrit l'amiral Sims⁵.

L'Amirauté élabore les ordres généraux et les plans d'opérations, avec le concours des 192 officiers de l'US Navy qui y sont affectés à la date du 11 novembre 1918, et pleinement intégrés⁶. Les commandants des forces et des bases américaines exécutent les instructions de Londres d'autant plus aisément qu'elles sont communes aux deux marines. Pour preuve, un bureau d'études et de planification commun, appelé *Planning Section*, est institué à Londres, sur une initiative américaine.

Transmissions, codes, signaux, manœuvres à la mer, écoles à feu sont ceux de la Royal Navy, comme les instructions nautiques et tactiques. Un contrôle opérationnel britannique, une force navale anglo-américaine intégrée, un an et demi d'expérience pour l'US Navy auquel il faut ajouter le transfert, par les Britanniques, celle de trois ans de guerre navale.

C'est en fait une logique d'opérations qui imprègne l'organisation du commandement, le contrôle opérationnel, les théâtres d'opérations maritimes :

4 Amiral William S. Sims, *La Victoire sur mer. Le rôle de la marine américaine pendant la guerre*, Paris, Payot, 1925, p. 233. Personnalité clé à tous égards, l'amiral William Sowden Sims traverse l'histoire de la participation de l'United States Navy à la Grande Guerre sur mer. Voir Elton E. Morison, *Admiral Sims and The Modern American Navy*, Boston, Houghton Mifflin, 1942 ; David F. Trask, « William Sowden Sims: The Victory Ashore », dans James Bradford (dir.), *Quaterdeck and Bridge. Two Centuries of American Naval Leaders*, Annapolis, Naval Institute Press, 1997 ; Branden Little & Kenneth J. Hagan, « Radical but right: Williams Sowden Sims (1858-1936) », dans John B. Hattendorf & Bruce Elleman (dir.), *Nineteen Gun Salute: Case Studies of Operational, Strategic, and Diplomatic Naval Leadership during the 20th and early 21st Centuries*, Newport, Rhode Island and Washington, D.C., Naval War College Press & Government Printing Office, 2010, p. 1-10.

5 Amiral Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 22.

6 William Still Jr., *Crisis at Sea*, op. cit., p. 34.

un conflit sur mer, dans le cadre d'une coalition, dont l'organisation est fonction des théâtres d'opérations maritimes⁷. En Manche et en mer du Nord, dans l'Atlantique, ces théâtres essentiels pour le Royaume-Uni sont donc principalement britanniques.

En Méditerranée, la coordination des opérations, dans un théâtre maritime interallié, est à l'ordre du jour et le reste longtemps. De plus, le déplacement des centres de gravité de l'ouest (où dominent les intérêts français) vers l'est (terrain de jeu des intérêts britanniques) des opérations et des intérêts nationaux vient mettre à mal, très rapidement, les accords de 1912-1914⁸. Dans les faits, chaque fois que le Royaume-Uni est présent en force, c'est l'autorité opérationnelle du gouvernement de Sa Majesté et le contrôle opérationnel de la Royal Navy qui l'emportent. La situation se complique en mai 1915 avec l'entrée en guerre de l'Italie. En matière de renseignements, d'opérations, de retours d'expériences... aucune coordination véritable n'émerge.

À Londres, les 23 et 24 janvier 1917, lors d'une conférence sur la situation navale en Méditerranée, s'impose le constat d'un commandement mal organisé, d'une armée navale française toujours prête au combat d'escadres, d'une direction de la guerre difficile, sur un théâtre aussi vaste, d'une direction générale des opérations assurée nominalement par les Français mais en fait par les Britanniques, alors qu'un amiral britannique est nommé à la tête d'une « direction interalliée des routes en Méditerranée ». À l'ouest les patrouilles, à l'est des routes divergentes. Les résultats sont mauvais dans les deux cas.

Le 29 novembre 1917, lors d'une énième conférence à Paris, un conseil naval interallié est institué, en parallèle du comité interallié de guerre, lui-même renommé « conseil supérieur de guerre ». Il n'aura jamais la même consistance : le 26 mars 1918, c'est Foch qui est chargé du commandement des armées alliées sur le front de l'Ouest. Il faut attendre le 1^{er} juin 1918, pour que l'amiral anglais Jellicoe coordonne la guerre navale en Méditerranée, malgré l'opposition italienne!

Les flottes de guerre demeurent ainsi assez largement indépendantes les unes des autres, la Royal Navy sous l'autorité opérationnelle de l'Amirauté et un contrôle opérationnel britannique des forces britanniques, dans une logique de théâtre d'opérations.

La coopération entre la Royal Navy et l'US Navy, complète et confiante dès avril 1917, est véritablement unique, au cours de la Grande Guerre, en matière navale. Elle tient beaucoup au fait que les autorités politiques et la hiérarchie

7 Tristan Lecoq, « La Grande Guerre sur mer. La marine et les marins en guerre », art. cit., p. 394-395.

8 Julie d'Andurain, « La Méditerranée orientale durant la Grande Guerre, nouvel enjeu entre la France et la Grande-Bretagne », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 81, 2010, p. 25-44.

navale américaines ont accepté d'engager leurs forces comme « un renfort des marines alliées » et de les mettre aux ordres et à la disposition du commandement britannique ou du commandement français, selon les théâtres d'opérations⁹. Dans les faits, l'US Navy est intégrée au plan opérationnel à la Royal Navy. Elle adopte ses codes et ses signaux. Elle fait siennes son expérience et ses règles d'engagement. Elle apprend vite.

Que reste-t-il, en 1918, d'un an et demi d'opérations navales? C'est d'abord l'expérience de la guerre sous-marine et de la lutte anti-sous-marine. Elle consacre une logique de milieu et non plus seulement de théâtre, avec des opérations, interarmes et interalliée : *destroyers*, chasseurs de sous-marins, aéronefs et hydravions, stations à terre alliées... reliés entre eux et entre Alliés. C'est ensuite, la projection et la protection des forces : par la réquisition des bâtiments de commerce allemands, réarmés et rebaptisés¹⁰, par la mobilisation des chantiers privés, par l'armement en équipages des navires de transport, ce sont 46 % des transports de troupes américaines qui sont assurés par des marins de la marine marchande des États-Unis. C'est une organisation nouvelle, avec des organismes tels que l'US Shipping Board (1916), pour l'armement de bâtiments civils par l'US Navy, l'Emergency Fleet Corporation, pour administrer la réquisition de bâtiments par la Navy, et le Naval Overseas Transportation Service (1918) pour l'affrètement des navires destinés aux transports de troupes. La sécurisation des flux maritimes, nécessité vitale pour l'US Navy, aboutit enfin à la constitution d'une *Cruiser and Transport Force*¹¹ qui préfigure la priorité à la chaîne logistique de la seconde guerre mondiale.

Les convois, la lutte anti-sous-marine et le transport de deux millions de soldats américains sont les clés de la victoire.

Le 20 juillet 1917, le *Naval Act* d'août 1916 est révisé, suivant en cela les préconisations du General Board, en marquant un coup d'arrêt à la construction des cuirassés au profit des forces légères¹². En 1918, pour la première fois depuis les années 1890, la construction des forces légères l'emporte sur celle des cuirassés. Cependant, si l'on prend un peu de recul et si l'on considère le moyen terme, la période 1914-1920 par exemple, les États-Unis ont construit 875 000 tonnes de navires de guerre, dont treize cuirassés et douze croiseurs,

9 Amiral Sims, *La Victoire sur mer*, op. cit., p. 59-60.

10 Le *Vaterland* devient l'USS *Leviathan* et le *Prinzessin Irene*, l'USS *Pocahontas*.

11 Flotte de transport militaire au long cours.

12 Le *Naval Act* du 29 août 1916 est signé par le président W. Wilson, trois mois après la bataille du Jutland, pourtant bien indécise. Ce « *Big Navy Act* » qui doit consacrer « *A Navy Second to none* » se concentre sur l'essentiel : le navire de ligne, ou *battleship*, ou *dreadnought*. Avec dix navires de ligne à construire, dont quatre dès 1917, et cinquante escorteurs, dont vingt à construire dès cette même année.

cinquante-six sous-marins et cinquante et un *destroyers*¹³. Une marine de guerre équilibrée, en somme. À la fin de la guerre, l'US Navy compte cent-cinq sous-marins, la Royal Navy cent-quatre, l'Italie quarante-quatre et la France trente-trois. C'est le traité de Washington avant la lettre, sans le Japon...

Aucun navire de ligne de l'US Navy n'a été engagé dans un affrontement en haute mer, pendant la Grande Guerre. Pourtant, dès les années 1919-1920, l'établissement naval fait pression, à Washington, pour le retour à la doctrine qui prévalait avant l'entrée en guerre.

En termes de structure des forces, pour le General Board et le Chief of Naval Operations, le *battleship* demeure le *capital ship*¹⁴ : c'est le bâtiment de ligne à partir duquel doit s'organiser une marine, se concevoir les opérations navales, concentrer les efforts en termes de budget, de constructions, d'armement. En matière de planification opérationnelle, l'hypothèse du *War Plan Black* devient caduque avec la défaite allemande, les dispositions navales du traité de Versailles, et le sabordage de la marine impériale à Scapa Flow, le 21 juin 1919. Mais demeure le *War Plan Orange*, contre le Japon, et en arrière-plan la volonté rémanente de devenir au moins l'égal du Royaume-Uni.

En 1918, l'US Navy dispose de dix-sept *dreadnoughts*, dont trois en achèvement, la Royal Navy de trente-six, la marine impériale japonaise de sept, dont deux en achèvement et la marine nationale de sept. En 1919, le président Wilson projette la construction de dix *dreadnoughts* supplémentaires. Tout cela provoque une réaction de l'amiral Sims qui fait part de ses critiques, le 7 janvier 1920 en adressant à J. Daniels, secrétaire à la Marine, une lettre intitulée « Certain Naval Lessons of The Great War », dans laquelle il reproche au gouvernement des États-Unis de ne pas s'être correctement préparé à la guerre qui venait, de l'avoir mal conduite et de ne pas avoir compris les leçons de la Grande Guerre en matière navale. La lettre est rendue publique à la suite d'une audition de Sims par la sous-commission de la Navy au Sénat, peu de temps après¹⁵.

Le 1^{er} décembre 1920, le Navy Department publie son rapport annuel. S'il souligne l'importance de la mobilisation de la flotte de transport, les conséquences tactiques des armes nouvelles, comme le sous-marin et l'aviation

13 Dans le même temps, ce sont quatre millions de tonnes de navires marchands qui sont construites, dont plus de 900 000 tonnes en 1917 – le double de l'année 1916 – et 2 400 000 tonnes, pour la seule année 1918. Voir Maurice Collin, *La Situation de l'armement maritime en France de 1914 à 1919*, thèse de doctorat en sciences politiques et économiques, Étampes, imprimerie Maurice Dormann, 1920.

14 Depuis l'apparition, dans le dernier tiers du XIX^e siècle, de l'artillerie navale cuirassée, cette expression désigne le cuirassé comme le bâtiment le plus important des flottes de guerre, à partir duquel sont conçues les règles d'engagement et la constitution des escadres.

15 Senate Subcommittee of the Committee on Naval Affairs, *Report on the Naval Investigation*, 67th Cong., 1st session, Washington D.C., Government Printing Office, 1921, p. 36.

navale, on y lit cependant que « [...] rien de ce qui est survenu pendant la Grande Guerre n'a permis de modifier l'opinion du General Board quant à l'importance vitale du bâtiment de ligne¹⁶ » : c'est le retour au programme naval de 1916.

Dans le même temps, les États-Unis ne sont pas les seuls à défendre ces positions d'avant-guerre : les clauses navales du traité de Versailles sont édifiantes : l'Allemagne n'a pas le droit de construire des sous-marins ; elle peut mettre en chantier une flotte comprenant un nombre limité de bâtiments de surface, contingentés en déplacement et en calibres. Une bonne image des leçons ambiguës de la Grande Guerre sur mer : si le rôle du sous-marin est reconnu, les navires de ligne cuirassés demeurent la colonne vertébrale des flottes de guerre. Le traité, signé le 28 juin 1919, n'est pas ratifié, tout comme ne l'est pas non plus le *Covenant*, qui aurait lié les États-Unis, le Royaume-Uni et la France. En 1920, Harding, républicain et isolationniste, est élu.

142

Le début des années 1920 fait apparaître, bien que différents de par leur ampleur respective, trois éléments de tension en matière de politique navale aux États-Unis. Ces tensions s'inscrivent en premier lieu dans le contexte d'une crise économique, financière et budgétaire, mais aussi politique, diplomatique et militaire, marquée par la guerre qui continue en Europe, à l'Est, dans les Balkans et au Proche-Orient. C'est aussi une tension entre la politique de sécurité collective (la politique d'équilibre des forces, héritage de Wilson) prônée par les amiraux américains qui veulent poursuivre la modernisation des forces navales, et la politique de désarmement, qui aurait les faveurs d'une opinion publique américaine elle aussi marquée par la Grande Guerre et favorable à un retour à l'isolationnisme. C'est enfin une tension au sein de l'établissement naval, à Washington, entre ceux qui comparent l'US Navy et la Royal Navy au sortir de la Grande Guerre, et ceux qui constatent la situation dans le théâtre d'opérations du Pacifique, où le Japon a récupéré les possessions de l'Allemagne et masque assez peu ses ambitions régionales et maritimes.

Pas de « pause » navale en effet pour le Japon, qui met en chantier dès 1919 un programme dit 8-8, soit huit cuirassés de la classe *Nagato* de 32 500 tonnes et huit croiseurs de bataille de la classe *Amagi* de 41 000 tonnes. Dans le même temps, l'US Navy entame le désarmement et la mise en réserve de la moitié des cuirassés et des *destroyers*, ainsi que les deux-tiers des croiseurs, soit la moitié des bâtiments en service en 1918, au profit à la fois d'un resserrement de ses

16 « ... nothing that occurred during The World War has served to change the Opinion of The General Board as the vital importance in War of the battleship » (U.S. Navy Department, *Annual Reports of the Navy Department for the Fiscal Year [Including Operations and Recommendations to December 1, 1920]*, Washington D.C., Government Printing Office, 1921, p. 211).

capacités opérationnelles à partir de navires tous lancés après 1910 et pour les derniers en 1921, mais aussi de la mise en chantier de l'USS *Washington* et de l'USS *West Virginia*, de la construction en 1920-1921 de six nouveaux cuirassés de la classe USS *South Dakota* et de celle de six croiseurs lourds de la classe USS *Lexington* de 44 000 tonnes, tous armés d'une artillerie de 406 mm. Le résultat en 1921, avant l'entrée en service de nouvelles unités de surface : une vingtaine de navires de ligne modernes, une douzaine de croiseurs et une centaine de *destroyers*, servis par cent mille hommes, dont huit mille officiers.

La nouvelle administration américaine prend ses fonctions en mars 1921 avec un programme isolationniste et de stricte suffisance budgétaire. Dès lors, la question posée par Charles E. Hugues, secrétaire d'État du président Warren Harding, est celle de la mise en cohérence de la politique étrangère et de la politique navale des États-Unis au sortir de la guerre. En août 1921, il accueille ses anciens alliés britanniques, français, italiens et japonais à Washington pour une conférence sur le désarmement naval et sur les principes et la politique à suivre en Extrême-Orient, alors même que les États-Unis n'ont ni ratifié le traité de Versailles ni accepté la Société des Nations. La crise économique contraint les gouvernements à des réductions en matière navale ; la destruction de la flotte allemande laisse l'Angleterre sans rival en Europe ; c'est un jeu à trois puissances qui se joue donc à Washington¹⁷ : États-Unis, Royaume-Uni, Japon. Et comme le disait Bismarck, dans un jeu à trois puissances, il faut être l'une des deux...

La conférence de Washington se conclut par un traité de limitation des armements navals, le 6 février 1922¹⁸ : pause navale de dix ans, hiérarchisation des forces navales, limitation des capacités des grands bâtiments. Elle voit la fin du « *Two-Power Standard* » au profit d'un « *One-Power Standard* »¹⁹ par et pour les États-Unis et la Grande-Bretagne, qui accepte une parité, nouvelle pour elle, avec les États-Unis. Les Anglo-Saxons pourront construire chacun 525 000 tonnes de navires de guerre ; le Japon est limité à 315 000 tonnes ;

17 Lawrence Sondhaus, *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*, Cambridge, CUP, 2014, p. 358-366. Pour une analyse très complète et distanciée des positions, des discussions et des conclusions du traité de Washington, voir Léon Archambaud, *La Conférence de Washington (12 novembre 1921-6 février 1922)*, Paris, Payot, 1923. Léon Archambaud, député radical de la Drôme depuis 1919, était rapporteur du budget des colonies.

18 Un traité du Pacifique, ou « traité des quatre puissances », est également signé à Washington qui montre le déplacement du centre de gravité de la politique extérieure des États-Unis. L'alliance anglo-japonaise de 1902, renouvelée en 1905 et en 1911, est dénoncée à la suite de ce traité, en 1923.

19 Expression en usage dans la Royal Navy pour montrer que, depuis le statut naval de 1889, la marine britannique devait être supérieure au total cumulé des deuxième et troisième marines de guerre suivantes.

ce règlement se fait au détriment des marines secondaires, la France et l'Italie auxquelles ont été affectées 175 000 tonnes. Le traité précise également les types de bâtiments, leurs tonnages et les calibres maximum autorisés, se fondant d'ailleurs sur les raisonnements des experts qui considèrent toujours, en 1922, le cuirassé comme le *capital ship* des marines de guerre.

L'US Navy fonde, dans l'immédiat après-guerre, la structuration des forces navales sur le cuirassé, dans un rapport de forces de quinze cuirassés pour les deux plus grandes marines, neuf cuirassés pour le Japon et cinq pour la France et l'Italie.

144 La Navy consacre en même temps des efforts constants à la construction de sous-marins, à la formation d'une aéronavale, et laisse le champ ouvert au porte-avions, conçu il est vrai comme une plate-forme pour escorter les cuirassés. L'USS *Langley* demeure le seul porte-avions de la Navy en 1922 et jusqu'en 1927²⁰. Mais à la suite du traité de Washington et de l'annulation des classes USS *Lexington* et USS *South Dakota*, le General Board fait le choix décisif des porte-avions lourds, permis par le traité de Washington, et maintient sur cale les USS *Lexington* et USS *Saratoga*, transformés en porte-avions, lancés en 1925 et mis en service en 1927.

Pour la France, la parité avec l'Italie passe si mal qu'il faut attendre un an avant que le traité soit ratifié en juillet 1923. Le traité de Washington, s'il consacre le triomphe des puissances maritimes et s'il rétablit une cohérence entre la politique extérieure des États-Unis et leur politique navale, n'est pour autant rien d'autre qu'une photographie réaliste de l'état des puissances et des forces navales au début des années 1920.

En 1914, c'est un jeu à quatre puissances navales : la Royal Navy, la marine impériale allemande, l'United States Navy, la marine impériale japonaise. Le Japon est alors l'allié des Britanniques. En 1919, demeurent trois puissances navales de premier rang : le Royaume-Uni, les États-Unis, le Japon. La relation spéciale entre la Royal Navy et l'US Navy, née de la guerre navale et dans la guerre navale est confortée par la parité en matière navale décidée par leurs autorités politiques, militaires et navales et obtenue lors de la conférence de Washington. La rupture du traité anglo-japonais, en 1923, en est la conséquence. En 1923, le Pacifique est bien un enjeu et le Japon une menace. En 1923, le pétrole est une arme et le Proche-Orient un théâtre dont les États-Unis, propulsion au mazout des bâtiments de la Navy oblige, deviennent des acteurs, encore secondaires il est vrai. En 1923, la France est seule pour faire face, sur le continent, à l'Allemagne et au communisme.

20 Mis en service en 1922, l'USS *Langley* est un premier porte-avions expérimental, résultat de la conversion d'un charbonnier de 18 000 tonnes. Il est déclassé en 1937.

La sortie de la guerre navale voit le triomphe des puissances maritimes, qui se retirent de la scène européenne. Pendant un an et demi cependant, l'US Navy a pris toute sa place dans une guerre navale alliée. Une guerre en coalition, avec des relations interalliées et des instances de décisions qui ne sont plus seulement nationales. Autorité opérationnelle, contrôle opérationnel, planification opérationnelle : ce sont des modes d'exercice de responsabilités nouvelles, des modes d'exercice du commandement nouveaux, des articulations à repenser entre le politique et le militaire. Une autre culture politique, militaire et navale.

S'agissant de l'autorité opérationnelle, l'échelon politique et stratégique est assumé par le président des États-Unis et le gouvernement américain, en la matière W. Wilson et J. Daniels, comme c'est le cas ailleurs chez les Alliés, réunis en 1919 sous la formule des « Quatre Grands ». L'échelon stratégique et naval qui devrait leur correspondre se retrouve dans les conférences navales interalliées, auxquelles les États-Unis participent à partir de novembre 1917.

L'amiral Sims, qui représente le gouvernement des États-Unis et l'United States Navy dans ces conférences, peut souligner les excellentes relations personnelles qu'il entretient avec les amiraux français Lacaze et de Bon. Rien de comparable avec la relation spéciale et permanente qui s'est établie, y compris à ce niveau, à Londres entre les gouvernements et les marines du Royaume-Uni et des États-Unis. Rien de comparable non plus avec la coordination stratégique, c'est-à-dire à la fois politique et militaire, qui s'est instituée sur le front français, avec le commandement des forces terrestres alliées confié au général Foch, si les bonnes relations qu'entretiennent les généraux Pétain, Haig et Pershing sont du même ordre que celles que connaissent les amiraux alliés, pour la plupart.

À l'échelon du contrôle opérationnel, s'il faut distinguer les théâtres, les espaces, les moments de la Grande Guerre sur mer, un fait l'emporte : la Royal Navy demeure sous l'autorité de la seule Amirauté britannique et le contrôle opérationnel du seul ressort des commandants des forces et des bases, maritimes et aériennes, « sur zone ». L'US Navy est à la fois associée et intégrée au déroulement des opérations, ne serait-ce que parce qu'elle a décidé d'adopter, dès l'entrée en guerre des États-Unis, l'ensemble des modes opératoires de la Royal Navy.

Il en est de même et fort logiquement de la planification opérationnelle, puisque l'intégration des deux marines s'est opérée en matière de renseignement, de codes, de signaux, de règles d'engagement et de préparation des opérations. On pourra cependant distinguer trois éléments à la fois nouveaux dans lesquels l'US Navy a appris et développé un savoir-faire singulier : le blocus, avec une organisation franco-britannique depuis mars 1915, à laquelle les Américains se rallient ; les transports, les convois, la logistique ; la lutte anti-sous-marine et la protection des côtes, en particulier de France, avec une logique non plus

de théâtre, comme dans la guerre d'escadres, mais de milieu, interarmes et interalliée, dans laquelle les amiraux alliés ont exercé une véritable responsabilité en commun.

L'US Navy qui sort de la Grande Guerre sur mer est une marine nouvelle, non une nouvelle marine. Le cuirassé demeure la colonne vertébrale de ses forces navales, dans le cadre d'un combat d'escadres en haute mer, comme en 1914. Avec une plus-value opérationnelle importante : l'intégration pendant un an et demi dans la plus grande marine du monde, la Royal Navy. La lutte anti-sous-marine et la protection des transports lui ont conféré une expérience nouvelle, avec une plus-value liée à une logique nouvelle, de milieu, interarmées et interalliée, et d'excellents matériels américains servis par d'excellents officiers, quartiers-mâîtres et marins américains. Un nouvel environnement des forces navales américaines est enfin apparu, avec le renseignement naval, à l'école des Britanniques, la logistique, à l'école d'eux-mêmes, la capacité de mobilisation des chantiers navals, publics et privés en un temps record. Autant de leçons qui comptent.

146

Si la structuration des forces de l'United States Navy demeure assez proche de celle de 1917, avec les forces légères dans un rôle différent de celui d'alors, elle laisse le champ ouvert, même après le traité de Washington, à l'aéronavale, aux porte-avions, aux croiseurs, aux sous-marins. Surtout, la planification opérationnelle s'est considérablement développée avec l'expérience de la guerre navale telle qu'elle a été conduite avec la Royal Navy et leurs alliés. En témoigne dans les années 1920 la décision majeure d'instaurer un « Joint Army-Navy Board », dédié à la planification interarmées. La Navy a compris la culture du changement.

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^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 xv^e 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^e-xx^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 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^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

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