

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE** **MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

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

la Gomez : 979-10-231-1206-1



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 Gennez 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**

Combattre à la mer

« TRANCHÉES MOUVANTES... » : VIVRE ET COMBATTRE
SUR LES TORPILLEURS ET CONTRE-TORPILLEURS
DE LA ZONE DES ARMÉES DU NORD

Olivier Gomez
Professeur agrégé d'histoire-géographie

Promue par de nouvelles approches et par une ample controverse sur les raisons de la ténacité des soldats¹, la compréhension de l'expérience combattante pendant la Grande Guerre a été profondément renouvelée. Paradoxalement, les marins semblent avoir échappé à ce regain d'intérêt historiographique, au moins en France. Cela peut tenir au fait qu'ils appartenaient à une arme spécialisée, majoritairement composée d'engagés, et dont les effectifs ne représentaient en 1918 que 2 à 3 % de ceux de l'armée de Terre². Ce moindre intérêt est peut être aussi dû au fait que la Marine fut proportionnellement moins touchée par l'hécatombe : 11 500 morts durant le conflit, soit environ 7 % de l'effectif engagé, à comparer aux 22 % de pertes enregistrées dans l'infanterie³. Ce fut d'ailleurs, à terre, notamment dans la défense de Dixmude, que les marins subirent les pertes les plus importantes⁴. Est-ce à dire qu'ils n'auraient pas connu à la mer d'expérience combattante significative ? On pourrait le croire, tant est prégnante l'idée, rappelée récemment par Paul Kennedy, selon laquelle le premier conflit mondial « ne s'accompagna, pour ainsi dire, d'aucune grande

- 1 Jean-Yves Le Naour, « Le champ de bataille des historiens », *La Vie des idées*, 10 novembre 2008, <<http://www.laviedesidees.fr/Le-champ-de-bataille-des.html>> (consulté le 15 février 2014).
- 2 Service historique de la Défense, archives de la Marine à Vincennes (désormais SHD-MV), SS Ed 26, état-major général de la marine (désormais EMGM), 4^e section, personnel militaire, *Situation des effectifs de la Marine*, 5 février 1918.
- 3 Pierre Niaussat, « La marine française face à la pathologie et à l'épidémiologie pendant la première guerre mondiale », dans Christian Buchet (dir.), *L'Homme, la santé et la mer*, Paris, Honoré Champion, 1997, p. 417-441, *loc. cit.* p. 420 ; Frédéric Rousseau, *La Grande Guerre. En tant qu'expériences sociales*, Paris, Ellipses, 2006, p. 48.
- 4 Entre le 7 août 1914 et le 10 décembre 1915, 6 518 marins furent tués, blessés ou considérés comme disparus dans les engagements de la Brigade des fusiliers-marins. D'après Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, Paris/Limoges, Lavauzelle, 1983, t. II, *De la vapeur à l'atome*, p. 277.

opération maritime⁵ ». Cette analyse n'est pas nouvelle et était déjà partagée par les marins de la Grande Guerre.

Dans la nuit du 3 août 1914, les forces françaises avaient en effet appareillé pour interdire le passage du Pas de Calais. Pour les marins, persuadés de leur infériorité, il s'agissait « de couler au bon endroit », pour reprendre le mot de l'enseigne de vaisseau⁶ Louis Guichard⁷. Mais le corps de bataille allemand ne se présenta jamais. Le poids de cet affrontement décisif, fantasmé ou redouté, mais sans cesse différé, et, *in fine*, jamais advenu, ne cessa de s'alourdir : « est-ce notre faute si l'ennemi n'est pas venu ? », constatait amèrement le marin⁸. Peut-être aiguillonnés par le fait que la Marine ne fut pas citée dans les remerciements officiels lors de l'armistice de 1918⁹, plusieurs officiers ayant eux aussi servi en Manche et en mer du Nord publièrent après-guerre des récits mettant en avant leur action¹⁰. Auguste Thomazi, ancien chef d'état-major de l'amiral Pierre Ronarc'h, commandant de la Zone des Armées du Nord¹¹, raconta, avec moult détails, l'expérience des unités engagées dans le Pas de Calais¹². Paul Chack en fit un récit enlevé dans son ouvrage *Sur les bancs de Flandre*, publié en 1927¹³. L'histoire des marins français embarqués dans ce secteur semble s'être cristallisée autour de ce texte épique, sans cesse réédité et cité¹⁴.

Proposer une relecture de cette expérience combattante en s'intéressant à la « petite guerre » menée à proximité des côtes fait l'objet de la présente recherche : torpilleurs, chalutiers et sous-marins britanniques et français s'y opposèrent aux sous-marins et aux torpilleurs allemands stationnés dans les ports de Bruges, Zeebrugge et Ostende. Chez les Britanniques, la défense de cette zone incombait à la *Dover Patrol* créée en octobre 1914. Du côté français, il fallut attendre la création le 25 mars 1916 de la ZAN pour y unifier le commandement maritime.

5 Paul Kennedy, « Les mers », dans Jay Winter (dir.), *La Première Guerre mondiale*, t. I, *Combats*, Cambridge/Paris, Fayard, 2013, p. 350.

6 Désormais EV. Par la suite, les grades seront donnés par les seules initiales : par exemple, LV pour lieutenant de vaisseau, CC pour capitaine de corvette, CF pour capitaine de frégate.

7 Louis Guichard, *Au Large 1914-1918*, Paris, La Renaissance du Livre, 1919, p. 12.

8 *Ibid.*, p. 15.

9 Philippe Masson, *Histoire de la Marine*, *op. cit.*, p. 278.

10 Voir, par exemple : Fernand Darde, *Souvenirs de chasse aux sous-marins allemands. Les patrouilles du contre-torpilleur Fanion*, Paris, Librairie académique Perrin et Cie, 1919 ; Jacques Fierre, *80 000 milles en torpilleur, récits de chasse aux sous-marins (1914-1916)*, Paris, Perrin, 1918 ; Louis Guichard, *La Guerre des enseignes*, Paris, La Renaissance du Livre, 1929 ; Marcel Rondeleux, *L'Apogée de la guerre sous-marine. Journal d'un commandant d'escadrille de patrouille 1917-1918*, Paris, Les Éditions de France, 1937.

11 Désormais ZAN.

12 Auguste Thomazi, *La Guerre navale dans la Zone des Armées du Nord*, Paris, Payot, 1925.

13 Paul Chack, *Sur les bancs de Flandre*, Paris, Les Éditions de France, 1927.

14 Voir Jean-Jacques Antier, Paul Chack, *Histoire maritime de la Première Guerre mondiale*, Paris, France-Empire, 1992 ; Henri Ortholan, *La Guerre sous-marine 1914-1918*, Paris, Bernard Giovanangeli, 2008.

La disproportion des forces était patente. La 6th Flottilla et l'*Auxiliary Patrol* alignèrent jusqu'à près de six cent bâtiments quand les Français ne purent en mettre en ligne plus de quatre-vingt¹⁵. Dans ces conditions, la Marine française fut réduite à jouer un rôle « d'appoint » sous la direction de la *Royal Navy*¹⁶. Pour la défense côtière, la France disposait de petits « torpilleurs numérotés » d'environ cent tonnes, de « contre-torpilleurs » de 300 à 450 tonnes, portant une soixantaine d'hommes, et de « torpilleurs d'escadre » de plus de 800 tonnes, servis par une centaine de marins.

Pour tenter d'approcher ce que fut l'expérience combattante à bord, on peut s'appuyer sur de multiples sources. Une partie des récits publiés après-guerre fut en effet rédigée à partir des travaux réalisés au sein du Service historique de la Marine créé en 1919. C'est là que des officiers vétérans ou en formation à l'École de guerre navale multiplièrent les études opérationnelles portant sur le conflit. André Roquebert consacra ainsi près de 800 pages à la Marine française dans la ZAN¹⁷. Ces monographies décrivent les opérations quasiment au jour le jour, sans beaucoup de commentaires, la liberté d'interprétation étant contrainte, tant par la méthode historique retenue que par le devoir de réserve¹⁸. Il est également possible de consulter les sources primaires au Service historique de la Défense – rapports de mer, journaux de bord, dossiers individuels des officiers, sous-série SS. Par ailleurs, bien que la Marine ne semble avoir été que peu concernée par le retour en grâce des témoignages¹⁹, il existe quelques journaux intimes ou correspondances d'officiers, comme celle de Louis Vennin²⁰, qui permettent d'approcher le quotidien à bord des torpilleurs. Pour les équipages, les sources sont plus difficiles d'accès, et plus rares. Les études quantitatives peuvent néanmoins s'appuyer sur les rôles d'équipage conservés dans les ports de désarmement des navires²¹.

15 Reginald H. Bacon, *La Patrouille de Douvres* [1919], Paris, Payot, 1933, p. 54 ; SHD-MV, Bib., 12 A 32 1 ; André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, s.d., non publié, t. I, p. 34 ; SHD-MV, Bib., 11 T 74, LV Bonneau, *La Lutte contre les sous-marins dans la Zone des Armées du Nord (1915-1918)*, mémoire de l'École de guerre navale, 1925, non publié, p. 24.

16 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. II, p. 35 et 37.

17 *Ibid.*, p. 229.

18 Martin Motte et Jean de Préneuf, « L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ? », *Revue d'histoire maritime*, n° spécial 10-11, Paris, PUPS, 2011, p. 341-356, loc. cit. p. 343-347.

19 Christophe Prochasson, *14-18, retours d'expériences*, Paris, Tallandier, 2008, p. 16.

20 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, Paris, Christian, 2008.

21 Cet article prolonge notre mémoire de Master 2 : « Tranchées mouvantes ». *Les équipages de torpilleurs français en Manche et à Dunkerque (1914-1918)*, sous la dir. de Thierry Bonzon et Jean de Préneuf, Université Paris-Est, 2009. Cette étude porte sur 187 officiers, ayant servi sur huit torpilleurs dont la présence à Dunkerque est attestée pendant la guerre.

À partir de ces sources, l'expérience des équipages des torpilleurs de la ZAN peut être envisagée à la lumière des questionnements contemporains sur la Grande Guerre : comment ont-ils tenu ? Quelles étaient les relations entre officiers et matelots ? Quelles violences ont subi – ou donné – ces marins, astreints à un service de patrouille dangereux, mais souvent interrompu par les séjours au port ? Dans la mesure où seul un faible nombre d'entre eux eut d'ailleurs l'occasion d'engager le feu avec l'ennemi, peut-on considérer, en reprenant une image du LV Louis Guichard, qu'ils servirent dans des « tranchées mouvantes²² » ?

DES ÉQUIPAGES ET DES ÉTATS-MAJORS FRÉQUEMMENT RENOUELÉS

46

Les officiers embarqués sont presque tous des engagés à l'exception de la minorité des officiers de la marine marchande mobilisés, dont les dossiers individuels n'ont pu être consultés. Pour un officier de carrière, le passage sur un torpilleur représentait soit une possible affectation à la sortie de l'École navale, soit un premier commandement. L'état-major d'un torpilleur d'escadre se composait alors d'un commandant – LV, CC ou CF – et d'en moyenne quatre autres cadres, celui d'un contre-torpilleur, bâtiment plus petit, étant réduit à environ trois autres officiers. On prenait en général le commandement vers sa quarantième année ; les autres officiers du bord étaient beaucoup plus jeunes. La durée du commandement était d'environ deux ans sur les contre-torpilleurs et d'un an sur les grands torpilleurs d'escadre. Quant aux cadres subalternes, 80 % restèrent moins d'un an à bord, sans que les archives consultées permettent de connaître les raisons de cette rotation rapide. L'impact du conflit sur leur carrière est difficile à apprécier, même s'il est probable que la participation à des actions de guerre favorisa les promotions. Elles furent amplifiées par la recréation en 1917 du grade de capitaine de corvette, destinée à fluidifier l'avancement et à répondre au besoin croissant en cadres intermédiaires.

Quant aux équipages, ils se composaient d'une dizaine d'officiers mariners – premiers maîtres et seconds maîtres –, d'une quinzaine de quartiers-maîtres et de trente à quarante matelots. En 1913, les équipages de la Marine comptaient 43 % de conscrits, 37 % d'engagés et 20 % d'inscrits maritimes²³. La guerre bouleversa cette organisation : de 1914 à 1916, une partie des inscrits

22 Louis Guichard, *Au large – 1914-1918*, Paris, La Renaissance du Livre, 1919, p. 6.

23 Jean Raoult, *La Question du recrutement dans la marine de guerre française*, Paris, Les Presses modernes, 1930, p. 66 ; voir aussi SHD-MV, SS Ed 26, note du CF Nielly, 11 janvier 1919.

maritimes réservistes fut versée dans l'armée de Terre²⁴ ; simultanément, des soldats mobilisés, volontaires pour servir dans la Marine, y furent affectés. Sur les contre-torpilleurs *Étendard*, *Oriflamme* et *Tromblon*, la part de ces jeunes soldats mobilisés atteint 15 à 20 % de l'équipage en 1916. Il faut ajouter à ces échanges entre armées, des possibilités d'engagement volontaire dans la Marine, ouvertes par un décret du 8 août 1913 et étendues par un décret du 16 septembre 1914. Sur les trois contre-torpilleurs, la part des premiers engagements volontaires dans l'équipage passa de moins de 5 % en 1913 à près d'un tiers en 1918. On peut y voir une stratégie de contournement afin d'éviter l'affectation au front terrestre en devançant l'appel de sa classe²⁵. Par ailleurs, soucieuse d'assurer le fonctionnement régulier des bâtiments, la Marine suspendit les mutations au début du conflit, avant de ramener la durée d'embarquement à bord des torpilleurs et patrouilleurs de trente-six à dix-huit mois. La gestion des effectifs fut aussi compliquée par le recrutement, sur la base du volontariat, des équipages des sous-marins et des services de l'aéronautique navale. Les dispositions prises pour assurer « l'égalité des charges militaires », comme la limitation des affectations à terre, décidée en avril 1917, ou l'obligation de servir dans une unité combattante, étendue aux marins en janvier 1918, modifièrent également la composition des équipages²⁶. L'examen des rôles de trois contre-torpilleurs montre que le taux de rotation annuel des effectifs descendit rarement au-dessous de 40 %. Sur 982 marins ayant servi à bord, on constate que la moitié y restèrent moins d'un an, un tiers de un à trois ans, et seulement 8 à 15 % plus de trois ans. Cependant, sur la soixantaine de disparus dans l'explosion de l'*Étendard* dans la nuit du 24 au 25 avril 1917, une vingtaine était déjà à bord en 1914. La diversité des parcours rend ici difficile toute généralisation.

SERVIR ET TRAVAILLER SUR UN TORPILLEUR : QUAND LE MARIN SE FAISAIT OUVRIER

Que ce soit en temps de paix ou de guerre, une part appréciable du temps des marins se passait au port dont le principal était alors Dunkerque, situé à trente kilomètres du front²⁷. Le charbonnage y avait lieu après chaque sortie sur un

24 Pour une étude complète sur ce sujet au début de la guerre, voir SHD-MV, 1 CC 315, LV F. Bard, *La Mobilisation. Situation des forces navales et répartition stratégique*, École de guerre navale, 1925.

25 Frédéric Rousseau, *La Guerre censurée, une histoire des combattants européens de 14-18* [1999], Paris, Éditions du Seuil, 2003, p. 20.

26 *Bulletin Officiel de la Marine* (désormais *BOM*), 2^e semestre 1915, 10 décembre 1915, p. 512 ; 1^{er} semestre 1917, 5 avril 1917, p. 324. Voir sur le même sujet, *BOM*, 2^e semestre 1917, 12 octobre 1917, p. 362 ; 22 décembre 1917, p. 674 ; 1^{er} semestre 1918, 14 mars 1918, p. 363 ; 2^e semestre 1918, 6 août 1918, p. 92.

27 Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, Paris, Picquart, 1925, p. 122.

torpilleur de cent tonnes, tous les trois ou quatre jours pour un contre-torpilleur, et tous les dix jours environ pour les torpilleurs d'escadre. Même les unités fonctionnant principalement au mazout devaient embarquer régulièrement une tonne de charbon pour les cuisines et poêles de chauffage. Les hommes devaient donc fréquemment porter à bord des sacs de briquettes de charbon, ou pelleter le combustible. Commandant du contre-torpilleur *Sape* en Méditerranée en 1914, Louis Vennin compte huit heures de charbonnage et de ravitaillement pour cinquante-six heures de mer effectuées²⁸. Après le chargement, l'équipage devait encore procéder au nettoyage du bâtiment et tenter de se débarrasser « d'une poussière noire » dont les marques étaient « à peu près indélébiles »²⁹. Des pannes récurrentes, liées à une utilisation intensive des navires, obligeaient également à des réparations fréquentes au port. Le torpilleur d'escadre *Capitaine-Mehl*, mis en service en 1912, fut ainsi indisponible en raison de diverses avaries pendant trente-sept jours sur cent trente entre le 8 décembre 1917 et le 17 avril 1918 – 28 % du temps environ –, auxquels il faut ajouter dix jours de patrouille annulée pour cause de mauvais temps³⁰. Ces difficultés ne sont cependant pas propres à la Manche orientale ou à la mer du Nord³¹.

Dès que le navire n'était plus en patrouille, l'équipage était tenu d'assurer la « propreté du bâtiment » et sa maintenance³². Une journée au port débutait en général vers six heures du matin par le branle-bas de l'équipage pour le déjeuner. Après l'appel et le « lavage corporel », les travaux d'entretien se déroulaient de 7 heures à 11 heures puis cessaient une heure pour le dîner. Le travail reprenait ensuite jusqu'à 16 heures ou 17 heures, puis s'interrompait à nouveau pour le repas. Les marins pouvaient aussi être désignés pour des corvées sur d'autres bâtiments ou à terre³³. Des cours de théorie, de natation ou de sauvetage d'un homme à la mer étaient organisés³⁴. Au port, l'équipage bénéficiait par roulement, d'une « permission » de quelques heures à terre, voire d'une nuit. Le repos du dimanche était respecté et certains officiers disposaient de logements en ville³⁵.

28 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 101.

29 *Ibid.*, p. 94.

30 Henri de Parseval, *Carnet de campagne 1915-1918*, non publié, p. 51-60, document aimablement communiqué par son arrière-petit-fils, Aymeric de Parseval.

31 Thomas Vaisset, « Interdire la mer ou s'interdire la mer ? La Marine nationale et le blocus du canal d'Otrante (août 1914-mai 1915) », dans Jean de Préneuf, Eric Grove et Andrew Lambert (dir.), *Entre terre et mer. L'occupation militaire des espaces maritimes et littoraux en Europe de l'époque moderne à nos jours*, Paris, Économica, 2014, p. 351-358, loc. cit. p. 358.

32 SHD-MV, SS Y 334, *Magon*, journal du 8 juin au 12 août 1914.

33 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, Grenoble, Glénat, 1995, p. 388.

34 SHD-MV, SS Y 334, *Magon*, journal du 22 février au 14 juin 1917.

35 SHD-MV, SS La 25, Ordre du 13 mars 1916.

À Dunkerque, les marins pouvaient rencontrer des soldats et ouvriers de différentes nationalités, mais aussi des réfugiés, blessés et permissionnaires. Pour les officiers, et particulièrement pour les commandants astreints à une fonction de représentation³⁶ et parlant presque tous anglais, les occasions de rencontre étaient fréquentes. À l'été 1918, le CC Louis Vennin, commandant le *Mécanicien-Principal-Lestin*, déjeune à trois reprises avec le maire de Dunkerque³⁷. Il faut ajouter aux visites réglementaires les traditions de sociabilité bourgeoise qui unissaient les officiers³⁸. Les hommes d'équipage, quant à eux, pouvaient se rendre dans les Foyers du marin. Ces établissements proposaient salle de lecture, piano, buvette, représentations théâtrales ou cinématographiques, et activités de plein air³⁹. L'accès aux débits de boisson avait été fortement limité. L'attitude des autorités envers l'alcool, dont la vente aux militaires avait été interdite en mars 1915, resta cependant ambiguë : la consommation de « boissons dites hygiéniques : vin, bière, cidre ou apéritifs à base de vin titrant moins de 23° » était en effet tolérée⁴⁰. S'il est difficile d'estimer les problèmes dus à l'alcoolisme, des officiers s'en plaignirent à plusieurs reprises⁴¹. Et on relève dans la correspondance des torpilleurs plusieurs affaires d'absence illégale, d'ivresse sur la voie publique ou de tentative d'introduction d'alcool à bord⁴². Les mauvaises rencontres restaient cependant limitées par l'impératif du retour à bord avant 21 heures. Par ailleurs, pour éviter les bombardements de Dunkerque, les lumières susceptibles d'être visibles par avion durent être masquées à compter du 7 octobre 1917, ce qui fait, selon Louis Vennin, qu'« il y a de quoi se casser cent fois la figure à vouloir traverser la ville à la nuit »⁴³. En définitive, exceptées ces contraintes dues à la proximité du front, la vie au port ne se distingua sans doute que peu de celle du temps de paix⁴⁴.

36 SHD-MV, Bib., 27 H 57, Article 159 du décret du 15 mai 1910 sur le service à bord (édition de 1926).

37 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 380 (22 juin 1918), p. 391 (2 août 1918), p. 394 (12 août 1918).

38 Voir SHD-MV, GG 2 69, Fonds privé Édouard Archambeaud.

39 Jean de Prêneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, thèse de doctorat en histoire, Université de Paris X-Nanterre, 2007, t. II, p. 629-632.

40 Archives municipales de la ville de Dunkerque (désormais AMD), série H « Affaires militaires », sous-série 4 H : « Mesures d'exception et faits de guerre », 4 H 6 : « Maintien de l'ordre public, 1913-1919 ».

41 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 409.

42 Voir, par exemple, SHD-MV, SS La 27 : correspondance reçue des torpilleurs, lettres A-G : rapports concernant des matelots : *Dunois* (rapport du 9 février 1915), *Durandal* (26 décembre 1914), *Épieu* (8 mai 1915) ; *Étendard* (9 août 1916) ; rapport concernant un quartier-maître : *Arquebuse* (1915).

43 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 424.

44 Louis Barthas, *Les Carnets de guerre de Louis Barthas, tonnelier, 1914-1918* [Paris, Maspero, 1978], Paris, La Découverte, 1997 ; voir, par exemple, le 6^e cahier, p. 151.

Les quelques désagréments provoqués par la guerre à Dunkerque n'étaient rien en regard de ce qui attendait les marins à la mer. L'appareillage se préparait par l'allumage des feux, jusqu'à trois heures avant le départ sur le torpilleur d'escadre *Bouclier*, pourtant lancé en 1911⁴⁵. Il fallait ensuite s'insérer dans le trafic et passer les écluses donnant accès au chenal conduisant vers la mer. Dunkerque accueillait alors plus de 15 navires de commerce par jour, sans compter les bateaux de pêche, les chalutiers armés et les bâtiments de guerre. Cet encombrement n'était pas sans conséquence opérationnelle car il ralentissait la sortie des unités de combat en cas d'alerte⁴⁶. En dépit de la mise en place d'une commission du port pour réguler le trafic, son intensité entraînait aussi des abordages fréquents, notamment la nuit. Des torpilleurs furent alors stationnés au mouillage dans la rade, « sous les feux », et prêts à appareiller. À partir du 12 juin 1916, la rade fut divisée en deux parties, la zone Ouest pour les bâtiments de commerce et la zone Est, d'où pouvait venir une attaque, où étaient positionnés les navires de guerre.

Y stationner, c'était déjà être en mer du Nord, c'est-à-dire, selon Jean Meyer, « une des mers les plus difficiles du globe », caractérisée par de faibles profondeurs, des ondes de tempête violentes, des brumes et brouillards denses, de fortes marées et la présence de bancs de sable⁴⁷. À ces difficultés, il fallait ajouter la mauvaise tenue à la mer des torpilleurs. Le 24 avril 1918, Louis Vennin, commandant du *Mécanicien-Principal-Lestin* notait ainsi : « cette rade est ouverte à tous les vents et à la mer, si bien qu'en ce moment, mes rideaux, les lampes et cordons de sonnette se promènent d'un bord à l'autre⁴⁸ ». Les médiocres qualités à la mer des torpilleurs d'escadre de 800 tonnes avaient été confirmées dès 1914 par le Comité technique de la Marine : « le plus souvent, on est pratiquement arrêté, soit par l'envahissement des embruns sur la passerelle, soit par le danger que peut offrir la circulation sur le pont, en raison des paquets de mer qui y déferlent, ou de la manière dont la mer l'envahit, soit enfin à cause de l'envahissement des embruns dans les manches des ventilateurs et chaufferies⁴⁹ ».

À cette tenue à la mer médiocre, il fallait ajouter l'absence de moyens de détection autre que les sens humains, et particulièrement la vision, éventuellement appareillée par des jumelles. L'attention permanente, sous les

45 Luc Féron, « Les contre-torpilleurs de 800 tonnes », *Marines magazine*, n° 53, 1^{er} trimestre 2009, p. 60-79.

46 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. I, p. 106.

47 Jean Meyer, article « Manche » dans Michel Vergé-Franceschi (dir.), *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, Robert Laffont, 2002, t. II, p. 922.

48 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 361.

49 Rapport cité par Luc Féron, « Les contre-torpilleurs de 800 tonnes », art. cit., p. 67.

embruns ou les intempéries, ne pouvait être qu'épuisante. Les hommes restaient habillés, et donc trempés, entre les quarts qui rythmaient toutes les quatre heures les postes de veille. La nuit, les difficultés étaient redoublées par l'obscurité et par les mesures prises pour dérouter l'ennemi : extinction des bateaux-feux, arrêt des cloches sous-marines, réduction de la portée des pinceaux lumineux des phares... En outre, il fallait compter avec la navigation commerciale et la pêche, qui restait autorisée à certaines périodes⁵⁰. Quant aux torpilleurs, qui patrouillaient de nuit en ligne de file, ils n'allumaient leurs feux de combat que de façon intermittente. Seul un petit fanal à la poupe, la « ratière », permettait au bâtiment suivant de savoir où se trouvait celui qui le précédait⁵¹. La TSE, qui n'équipait pas tous les navires, ne permettait d'échanger que des messages codés en morse⁵², peu pratiques en cas d'urgence. Le LV Chenouard, qui commandait le *Fleuret*, en fit l'amère expérience dans la nuit du 24 au 25 février 1916, alors qu'il devait suivre l'*Aventurier*, par une mer houleuse et sous des chutes de neige. Ayant détecté sur la passerelle une odeur de mazout « apportée par le vent », l'officier envoya un télégramme à l'*Aventurier* pour connaître sa position. Mais il ne put éviter la collision, mortelle pour l'un des hommes du bord, avec ce navire devenu « une forme noire et un tout petit feu rouge par tribord presque par notre travers⁵³ ». Cet abordage ne fut pas un cas isolé, et l'épuisement progressif des équipages face à la dureté du service à la mer peut se lire dans de nombreux écrits, comme dans cette lettre de Louis Vennin : « Nous avons fait la patrouille toute la nuit, depuis huit heures hier soir, et c'est seulement ce matin à quatre heures que nous avons mouillé ! Malgré cela, nous devons ré-appareiller à six heures trente pour un autre service. [...] La nuit suivante, nous patrouillons [...] Impossible donc de se déshabiller et de se coucher⁵⁴ » !

UNE PROMISCUITÉ RÉGLÉE PAR UNE HIÉRARCHIE STRICTE MAIS TEMPÉRÉE PAR LA BIENVEILLANCE

Dépourvus de blindage, ces « lévriers des mers⁵⁵ » n'étaient protégés que par leur vitesse. Dans les compartiments, une « atmosphère intenable » régnait en

50 SHD-MV, Bib., 12 A 22-1, André Laurens, *La Guerre sous marine*, t. 1, *La Protection de la navigation commerciale*, s.d., non publié, p. 3.

51 Voir à ce sujet le témoignage de l'EV Trinité-Schillemans, cité par Paul Chack, *Branlebas de combat* [Paris, 1932], texte réédité dans *Marins à la bataille, mer du Nord, 1914-1918*, Paris, Gerfaut, 2002, p. 294-295.

52 John Keegan, *La Première Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2003, p. 323-324.

53 SHD-MV, SS Y 219, *Fleuret*, registre de correspondance, rapport du 1^{er} mars 1916.

54 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., 26 avril 1918, p. 361-362.

55 Henri Le Masson, *Les Lévriers de la mer. Torpilleurs et destroyers*, Paris, Horizons de France, 1948.

raison des concentrations d'acide carbonique, de vapeur d'eau ou d'émanations issues de la combustion du charbon et du pétrole⁵⁶. Les plus exposés étaient les mécaniciens et les chauffeurs qui travaillaient dans un univers confiné, soumis à un bruit infernal, qui les rendait sourds, et à des chaleurs allant jusqu'à 60°. Ces conditions pouvaient provoquer des chocs thermiques brutaux lors du passage à l'extérieur⁵⁷. En outre, en dépit des injonctions réglementaires, l'équipement sanitaire restait rudimentaire : ainsi, les torpilleurs construits avant 1916 ne disposaient pas de douches, mais seulement de quelques lavabos, à l'accès strictement limité⁵⁸.

52

La régulation des rapports entre des hommes enfermés dans cet espace confiné et confrontés aux dangers de la mer était en effet strictement codifiée, autour du principe fondamental selon lequel « la subordination est déterminée par le grade⁵⁹ ». L'agencement même des espaces du bord, avec une séparation stricte entre les officiers logés à l'arrière et les matelots regroupés à l'avant, témoignait de cette obligation. Cette organisation de l'espace, reliquat de la marine à voile, n'était pas sans poser quelques risques à l'ère des mines, qui frappaient le plus souvent à l'avant. La hiérarchie s'insérait jusque dans des détails qui peuvent paraître triviaux : ainsi, si tous les officiers se reposaient dans des lits d'une longueur uniforme – 1,92 mètre –, la largeur du couchage dépendait du grade : 0,90 mètre pour le commandant, 0,80 mètre pour les autres officiers supérieurs, 0,70 mètre et 0,60 mètres pour les officiers-mariniers. Quant aux matelots, ils se reposaient dans des hamacs, également appelés branles⁶⁰. Tout marin ne respectant pas le principe hiérarchique s'exposait à des « peines disciplinaires entraînant suppression de solde ou retraits de brevets⁶¹ ». Il ne s'agissait pas seulement de produire les « corps dociles » chers à Michel Foucault⁶², mais également de prévenir et réguler les conflits à bord. Le décret du 15 mai 1910 enjoignait à « tout supérieur » d'arrêter « toute querelle entre ses inférieurs », et prescrivait aux officiers de respecter les heures de repas des hommes ou de les « connaître le mieux possible au point de vue privé et militaire⁶³ ». Les prescriptions réglementaires et les dispositifs spatiaux ne formaient de toute façon qu'un cadre dans lequel s'organisaient des relations qui échappaient en

56 Pierre Cazamian, « Hygiène navale », *Revue maritime*, octobre 1927, p. 433-434.

57 Michel Ristorcelli, *Quelques aspects historiques et actuels de la pathologie des gens de mer*, thèse de médecine, Université de Nantes, 1973, p. 67 sq.

58 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 337.

59 SHD-MV, Bib. 27 H 57, Décret du 15 mai 1910 sur le service à bord (édition de 1926), article 35.

60 Pierre Cazamian, « Le problème des nuisances à bord », *Revue maritime*, 1^{er} semestre 1929, p. 735-764.

61 SHD-MV, GG 2 192, Livret du marin figurant dans les archives privées du quartier maître mécanicien Émile Guyard, croiseur *Edgar Quinet* (1916-1919).

62 Michel Foucault, *Surveiller et punir – Naissance de la prison*, Paris, Gallimard, 1975.

63 SHD-MV, 27 H 57, Décret du 15 mai 1910 sur le service à bord, articles 36, 106, 168 et 276.

partie aux normes écrites⁶⁴. Des rituels coutumiers, comme la désignation d'un président lors des repas au carré, facilitaient également la régulation des tensions, sans parler du refuge que pouvaient constituer pour un officier la chambre personnelle ou l'écriture d'un journal intime. Louis Vennin se gardait bien d'intervenir dans les conversations entendues dans le carré des officiers, soulignant que « la rouspétance est la soupape de sûreté par laquelle se dissipe la mauvaise humeur⁶⁵ ». Louis Guichard se montrait également surpris de « l'étanchéité acoustique » du « rideau de reps rouge » séparant le carré des officiers des appartements du pacha⁶⁶! Compte tenu de la promiscuité à bord, le commandant ne pouvait se faire respecter par la seule application aveugle d'un règlement impersonnel et par des ordres donnés en situation d'autorité. Son magistère reposait également sur la confiance et l'estime qu'il inspirait à ses subordonnés. Tous ces éléments contribuaient au maintien du « consensus formel » nécessaire à la bonne marche du navire⁶⁷.

Dans leurs relations avec l'équipage, il était attendu des officiers une « attitude bienveillante et ferme ». Le tout était affaire d'équilibre et les dossiers individuels montrent que ceux qui faisaient preuve de trop de « bienveillance » ou d'excès d'autorité étaient désapprouvés par la hiérarchie. Les sources consultées sont en revanche lapidaires en ce qui concerne les relations quotidiennes, hormis quelques interventions d'officiers en faveur d'hommes d'équipage⁶⁸. Et le faible nombre de sanctions conservées, qui concernent surtout des multirécidivistes envoyés dans des unités terrestres⁶⁹, ne permet pas de se faire une idée précise du degré de rigueur de la discipline. Certains incidents montrent cependant que les officiers pouvaient faire preuve de retenue⁷⁰.

Cette modération tient sans doute pour partie à une proximité de chaque instant entre l'équipage et l'état-major favorisée par la petite taille de ces unités⁷¹. Louis Vennin qualifiait certes parfois ses marins d'« animal », de « nigaud » ou

64 Voir : Luc Boltanski, Laurent Thévenot, *De la justification – les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard, 1991; Serge Dufoulon, Jean Saglio, Pascal Trompette, *Les Gars de la marine, ethnographie d'un navire de guerre*, Paris, Métailié, 1998.

65 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., 23 janvier 1915, p. 153.

66 Louis Guichard, *Au Large*, op. cit., p. 169-170.

67 Voir, sur ce point, Jean de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux...*, op. cit., t. II, p. 476-478.

68 SHD-MV, SS Y 72, *Capitaine-Mehl*, Cahier de correspondance du 13 décembre 1913 au 28 août 1919, courrier du 25 novembre 1914.

69 SHD-MV, CC 3 2730. À titre d'exemple : en 1917, 363 courriers relatifs à des sanctions sont transmis au Ministère de la Marine, dont 14 concernent la ZAN.

70 SHD-MV, SS Y 219, *Fleuret*, chemise « notes et lettres diverses ».

71 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance 28 juin 1909-16 décembre 1915, rapport à l'Inspection générale, Brest, 2 juin 1914.

de « lascar »⁷². Mais, à la distance sociale, culturelle et hiérarchique entre celui qui commandait et ses subordonnés, se mêlait sans doute également une part de paternalisme ou, plus simplement, d'affection. La remise de cadeaux, comme cette sculpture en bronze, « le fusilier-marin », offerte à Henri de Parseval par l'équipage du torpilleur *Faulx* à l'occasion des vœux du 1^{er} janvier 1916, peut autant signifier la reconnaissance convenue d'une subordination acceptée qu'être considérée comme une marque de respect et d'attention réciproque que s'accordent les hommes d'un petit groupe confrontés à des dangers partagés.

La religiosité pouvait aussi contribuer au moral⁷³. En 1917, Louis Guichard participa ainsi à la création d'un cercle de prière baptisé *Duc in Altum* qui réunissait des officiers de Marine de la ZAN et rassembla plusieurs centaines de cadres au début des années 1920⁷⁴. Autre témoignage de la fécondité spirituelle de cette expérience combattante, en 1928 l'aumônier de l'École navale, le P. Pol Aubert fit de trois officiers disparus dans le naufrage du contre-torpilleur *Étendard* des modèles de piété. Il en retraça le parcours dans un ouvrage apologétique destiné à édifier la jeunesse et à susciter des vocations tant navales que religieuses⁷⁵. On manque cependant d'informations sur le comportement religieux des équipages⁷⁶.

Sur un plan plus matériel, le commandement se montra soucieux d'améliorer l'ordinaire. En décembre 1916, l'amiral Ronarc'h notait : « en raison des fatigues que subissent nos équipages dans les circonstances actuelles, il importe que leur alimentation soit saine et abondante⁷⁷ ». Mais les problèmes de ravitaillement, qui conduisirent en mai 1917 à réduire la ration journalière de pain de 750 à 600 grammes, « sauf pour les gros mangeurs », contredisaient ces injonctions⁷⁸. La correspondance avec les proches, qui permettait de maintenir les liens par-delà la séparation physique, fut également encouragée par des franchises postales⁷⁹. Par ailleurs, le ministère de la Marine porta la durée de la permission de détente annuelle de vingt et un jours en 1916 à trente jours à compter du 1^{er} novembre 1917⁸⁰.

72 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 107 (5 décembre 1914), p. 427 (12 novembre 1918), p. 275 et p. 420.

73 Voir sur ce point, Jean de Préneuf, *Mentalités et comportements religieux des officiers de marine sous la Troisième République*, op. cit., t. I, p. 318-325.

74 « *Avance au large!* », Évangile de Luc, v, 4.

75 Pol Aubert, *L'Épopée de l'Étendard*, Paris, Éditions du Livre de mer, 1928.

76 Les sources issues des paroisses et œuvres dunkerquoises n'ont toutefois pas été consultées ici.

77 SHD-MV, SS Ta 8, ZAN, circulaire n° 49 du vice-amiral, 2 décembre 1916.

78 BOM, 1^{er} semestre 1917, 3 mai 1917, p. 398.

79 BOM, 2^e semestre 1914, 21 octobre 1914, p. 631 ; 26 septembre 1914, p. 963.

80 BOM, 2^e semestre 1916, p. 657 sq, 1^{er} semestre 1918, p. 197.

Le rôle des récompenses resta en revanche plus limité : sur la cinquantaine d'ordres de citations conservées dans les archives de la ZAN, plus de quarante datent de la seule année 1918, comme si la fin de la guerre avait nécessité une sorte de rattrapage dans la distribution de gratifications. Dès juin 1915, l'amiral Favereau avait pointé le problème posé par l'obligation de compter un fait de combat à son actif pour prétendre à la Croix de guerre. Selon lui, les missions confiées à la Marine ne donnaient que peu d'occasions de se battre, ce qui ne devait pas conduire à déprécier les épreuves subies à la mer. Et de conclure : « Quiconque remplit avec conscience et dévouement la tâche qui lui a été donnée fait son devoir⁸¹ ».

Au final, comme pour les combattants terrestres, la ténacité apparaît bien résulter, pour reprendre le mot de Frédéric Rousseau, d'un « faisceau de facteurs », probablement évolutif selon l'histoire personnelle de chacun, sa position hiérarchique et la durée du conflit⁸².

VOULOIR COMBATTRE : LES INDICES D'UNE MOBILISATION PATRIOTIQUE

Le carnet de guerre d'Henri de Parseval et la correspondance de Louis Vennin témoignent d'un désir constant d'affronter les Allemands. Éloignés des combats terrestres, ces marins s'en faisaient une représentation probablement plus proche des conceptions de l'arrière que de celles du front, et d'abord influencée par les sources officielles. Ils se montrèrent toutefois vite méfiants vis-à-vis de ces « monuments de palabres pour ne rien dire⁸³ ». Cette attitude pouvait s'alimenter de la déception de ne pas être exposé à la guerre au même titre que les « poilus ». Leur vision des combats terrestres restait empreinte du désir d'y participer, à l'image de la correspondance de Louis Vennin, qui regrettait le 14 juillet 1915 de ne pas avoir « la chance de se trouver à l'endroit où pleuvent les "marmites" ». Dans une lettre du 23 février 1917, il expliquait qu'il n'imaginait pas que la « guerre moderne avec les armes à longue portée et à feu rapide » permît autant d'actes « d'héroïsme individuels »⁸⁴. On recense de nombreuses remarques d'officiers désabusés par la monotonie des patrouilles et des escortes, alors que les combats terrestres étaient tout proches⁸⁵. Dans une société qui

81 SHD-MV, SS La 16, correspondance de l'amiral Favereau du 7 juillet 1915 au 15 décembre 1916, lettre n° 215 du 16 octobre 1915.

82 Frédéric Rousseau, *La Guerre censurée, une histoire des combattants européens de 14-18*, *op. cit.*, p. 18.

83 Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, *op. cit.*, p. 143 et p. 218.

84 *Ibid.*, p. 186 (14 juillet 1915), p. 270 (23 mai 1916), p. 314 (23 février 1917), p. 322 (19 mars 1917), p. 391 (4 août 1918).

85 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance du commandant, 28 juin 1909-16 décembre 1915.

valorisait le sacrifice patriotique, ne pas combattre, c'était encourir le risque d'être stigmatisé du nom infamant « d'embusqué ». À cet égard, Louis Vennin exprima plusieurs fois un sentiment de culpabilité, par exemple le 29 juillet 1916, quand il écrivit : « par moment, je me reproche ma tranquillité actuelle et j'en ai honte!⁸⁶ ». Face à ces frustrations, certains recherchaient des justifications techniques – la supériorité de la Marine alliée interdisait toute grande bataille ; son rôle logistique était décisif – tandis que d'autres s'enfonçaient dans un « sentiment d'impuissance entraînant un sorte de fatalisme et de somnolence » dénoncé par l'amiral Schwerer dans un rapport du 22 octobre 1917⁸⁷. D'autres marins réagissaient en recherchant des affectations plus exposées, à terre ou dans les airs, à l'instar des EV Alfred Morand du Jouffrey et Sicard⁸⁸. Leur mobilisation patriotique pouvait enfin se manifester dans les initiatives prises par certains pour proposer des armes nouvelles⁸⁹.

COMBATTRE DE LOIN DES ENNEMIS VISIBLES : BATTERIES CÔTIÈRES, AVIONS ET TORPILLEURS DE JOUR

Dès 1914, les torpilleurs d'escadre *Francis-Garnier*, *Intrépide* et *Aventurier* se virent confier des missions de bombardement de jour de la côte belge. Mais l'efficacité de leurs canons de 100 mm tirant à dix kilomètres de distance fut limitée⁹⁰. À l'été de 1915, ils en furent réduits à escorter des *monitors* anglais, lourdement armés, mais très lents, et donc vulnérables aux tirs des batteries côtières allemandes⁹¹. Ce n'était pas le cas des torpilleurs français, plus rapides, et que les batteries allemandes ne parvenaient pas à encadrer de leurs tirs à moins de soixante mètres⁹². On est ici fort loin des « batailles de matériel » des fronts terrestres⁹³.

⁸⁶ Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 241 (17 février 1916).

⁸⁷ SHD-MV, Bib., 12 A 22-1, André Laurens, *La Guerre sous-marine*, t. I, *La Protection de la navigation commerciale*, s.d., non publié, p. 607.

⁸⁸ SHD-MV, CC 7 4^e moderne 899/6 et 3320/32, dossier individuel d'Alfred Morand de Jouffrey ; SHD-MV, SS La 27, correspondance reçue des torpilleurs, lettres A-G, torpilleur d'escadre *Capitaine-Mehl*, courrier du 23 mars 1915.

⁸⁹ SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre du 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 218, 1^{er} septembre 1915 ; SHD-MV, SS La 27, brouillon d'un courrier à l'état-major général de la 4^e section, courrier du commandant Lavenir du 14 juin 1915 ; Louis Vennin, *Lettres d'un officier de marine à son épouse (1912-1919)*, op. cit., p. 409.

⁹⁰ SHD-MV, SS Y 43, *Aventurier*, journal de bord des 4, 16, 21, 25 décembre 1914.

⁹¹ Auguste Thomazi, *La Guerre navale dans la Zone des Armées du Nord*, op. cit., p. 169.

⁹² SHD-MV, SS La 25, commandant Saillard, rapports du 18 janvier 1915 et du 20 février 1915.

⁹³ Lors de l'offensive allemande du 21 février 1916, deux millions d'obus s'abattirent en neuf heures sur Verdun.

La menace aérienne fut en revanche croissante. À l'été de 1915, l'aviation maritime allemande déployait déjà une trentaine d'appareils autour de Zeebrugge⁹⁴. Discriminer les avions amis et ennemis n'était pas chose aisée, d'autant plus que les difficultés techniques d'installation de la TSF à bord des avions interdirent tout progrès notable dans le domaine des communications jusqu'à la fin de la guerre. En 1915, un hydravion de reconnaissance transmettait ainsi à un torpilleur les renseignements recueillis au moyen d'une planchette de bois lancée à la mer⁹⁵. En février 1916, les signaux se faisaient au moyen de bombettes lumineuses, les feux *Very* : plusieurs bombettes rouges lancées d'un avion signifiaient qu'un bâtiment ennemi était en vue... Quant aux patrouilleurs, ils signalaient la présence d'un sous-marin en « agitant un grand pavillon au bout d'une gaffe⁹⁶ ». Le 26 mai 1917, le Centre d'aviation maritime de Dunkerque n'eut ainsi connaissance de la disparition de quatre hydravions abattus que par les messages reçus des pigeons voyageurs envoyés par les pilotes blessés⁹⁷. Si, au début de la guerre, les avions attaquaient isolément les torpilleurs, à la fin du conflit les engagements avaient gagné en intensité : le 27 octobre 1917, le *Capitaine-Mehl* et le *Magon* furent ainsi attaqués entre 15h25 et 15h50 par « treize avions boches ». Le *Capitaine-Mehl* tira contre eux 825 balles de mitrailleuse, plus d'une centaine d'obus fusants de 47 mm, et une trentaine d'obus de 10 cm, en vain. Cinq hommes furent blessés par l'explosion de trois projectiles allemands, dont un tomba « à moins de six mètres du bord ». La coque fut criblée d'éclats, quelques voies d'eau dans la chaufferie durent être colmatées par des « bouchons de bois », les vitres arrière des claires-voies furent brisées et les bouteilles des officiers détruites⁹⁸. Certains affrontements furent plus meurtriers : le 17 juillet 1918, une bombe toucha le patrouilleur *Augustin-Normand* entre la cheminée et la passerelle à tribord, et éclata sur le pont. Sur les trente hommes d'équipage, huit furent tués et sept grièvement blessés⁹⁹.

Quant aux combats entre torpilleurs, ils ne commencèrent pas avant la création de la Flotille des Flandres par les Allemands le 28 avril 1915. Elle n'était dotée à l'origine que d'une quinzaine de petits torpilleurs de « classe-A », de moins de 150 tonnes. La première passe d'armes se produisit le 9 août 1915 quand les torpilleurs n° 341 et 342 furent poursuivis par deux torpilleurs allemands

94 Mark D. Karau, « *Wielding the dagger* », *The Marinekorps Flandern and the German War effort, 1914-1918*, Westport (Conn.), Praeger, 2003, p. 55.

95 SHD-MV, SS Y 605, *Tromblon*, cahier de correspondance, 28 juin 1909-16 décembre 1915.

96 SHD-MV, SS La 25, commandant Saillard, *Ordre n°2* du contre-amiral de Marliave, 16 février 1916.

97 SHD-MV, CC7 4^e moderne 1060/1, dossier individuel de Robert Battet.

98 SHD-MV, SS Y 71, SS Y 334 et SS Y 333, *Capitaine-Mehl* et *Magon*, correspondances du commandant, rapport du 29 octobre 1917.

99 AMD, 4 H 7, rapport du commissaire central de police au maire de Dunkerque, 17 juillet 1918.

aux abords de Dunkerque¹⁰⁰. La poursuite donna lieu à un engagement à grande distance qui fut par la suite la norme pour les combats diurnes, même après l'arrivée à Ostende et Zeebrugge en mars 1916 de torpilleurs de 1 200 tonnes. Pendant les cent quarante-quatre jours de « Grande patrouille » franco-britannique pour protéger le barrage de mines devant la côte belge au printemps 1916, l'amiral Bacon ne recensa d'ailleurs que neuf affrontements entre torpilleurs, toujours effectués à distance¹⁰¹.

Les Allemands tentèrent bien quelques innovations tactiques, comme des « canots-torpilles » filoguidés depuis la côte, mais sans résultats décisifs¹⁰². Dans l'affrontement déjà mentionné du 27 octobre, l'attaque aérienne fut combinée avec un engagement des torpilleurs. Dans son rapport, le LV Thouroude dut conclure à la faible efficacité des cinquante-cinq coups tirés par le *Magon* : « Quel a été le rendement de l'artillerie ? L'officier de tir n'a pu distinguer ses points de chute qu'à la fin de l'engagement. Par ailleurs, la grande distance du but, [...], les embardées fréquentes et brutales au cours du tir étaient nettement défavorables à un bon réglage ». Conscients du faible impact des duels d'artillerie à distance entre torpilleurs, les officiers français les avaient d'ailleurs surnommés les « parties de tennis », ce jeu se jouant à l'époque surtout en fond de cours¹⁰³.

COMBATTRE UN ENNEMI INVISIBLE : SOUS-MARINS, MINES ET COMBATS DE NUIT

Entre mai 1915 et février 1916, les *U-Boote* coulèrent sur ce théâtre cent cinq navires de tous types¹⁰⁴, mais la Flotille des Flandres ne put jamais aligner dans les ports belges plus de trente-quatre sous-marins¹⁰⁵. Une partie des attaques se faisait en surface, conformément aux conventions de La Haye prescrivant la reconnaissance systématique de l'ennemi avant l'engagement du combat¹⁰⁶. Faut de moyens de détection autres que l'œil humain, les « rencontres inopinées » entre torpilleurs et sous-marins furent extrêmement rares¹⁰⁷. Les méprises étaient en revanche fréquentes et l'on pouvait facilement confondre une gaffe tombée d'un chalutier avec un périscope¹⁰⁸. De nuit, le repérage

¹⁰⁰ SHD-MV, SS Ed 53, rapport du LV Lorfèvre du 9 août 1915.

¹⁰¹ Réginald Bacon, *La Patrouille de Douvres*, op. cit., p. 155-156.

¹⁰² Ces canots étaient dirigés depuis la côte par l'intermédiaire d'un câble électrique de 40 km de long relié à un poste de manœuvre. Voir sur ce point : Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, op. cit., p. 135.

¹⁰³ André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. 2, p. 109.

¹⁰⁴ Mark D. Karau, « *Wielding the dagger* », op. cit., p. 42-55.

¹⁰⁵ *Ibid.*, p. 49, et André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. 1, p. 230.

¹⁰⁶ AMD, 4 H 7, rapports du 7 août 1917 et du 8 août 1917.

¹⁰⁷ SHD-MV, SS La 25, compte rendu des opérations de guerre du 25 juin au 25 juillet 1915.

¹⁰⁸ SHD-MV, SS Y 274, *Durandal*, rapport du 14 mars 1915.

pouvait être rendu très difficile par les conditions météorologiques ou par « les feux de pêche très brillants de la flottille des harenguiers¹⁰⁹ ». Les procédés de détection mis au point pendant le conflit, filets indicateurs ou microphones *Broca* puis *Walser*, nécessitaient de réduire la vitesse à 4 à 5 nœuds et n'étaient plus efficaces au-delà de 1 800 mètres. Pour affronter les sous-marins, le torpilleur ne disposait en 1914 que du canon, armé d'obus « A » spéciaux, et de la torpille, qui ne pouvait être lancée de trop près. Il y avait aussi l'abordage, plus exceptionnel, mais qui permit au contre-torpilleur *Trombe* de capturer l'*UB 26* le 5 avril 1916. À partir de 1915, la panoplie de la lutte anti-sous-marine fut complétée par des grenades et par la mine remorquée dite « Marseillaise ». Les charges de profondeur – *depth charges* –, d'origine anglo-saxonne, n'entrèrent en service qu'à la fin du conflit¹¹⁰.

Une fois le sous-marin repéré, le temps s'accélérait. Dans la nuit du 7 décembre 1917, le LV *Richard* dut réagir très rapidement quand il entendit le « sifflement caractéristique [...] que fait l'air frais en sortant des ballasts lors d'une plongée rapide ». Le sillage du sous-marin disparut presque immédiatement, brouillé par la lame d'étrave du torpilleur. Pas le temps de tirer au canon, ni de lancer une torpille. Il ne restait que les grenades, « d'un accès difficile à cause de l'encombrement extrême de l'arrière ». Pour leur lancement, le commandant devait actionner une sonnerie, éventuellement doublée de coups de sifflet pouvant être relayés par mégaphone. Cette nuit-là, les EV *Kervran* et *Véron* lancèrent deux grenades qui n'éclatèrent pas. *Kervran* essaya ensuite de lancer la grosse grenade d'artillerie de 75 kilos mais ne parvint pas à retirer la sangle. Ce fut finalement un matelot qui saisit « à plein bras » une des grenades et la jeta à l'eau « sans utiliser le banc de lancement ». Vingt secondes plus tard, la chasse s'arrêtait, une grenade, coincée sur son rail de lancement à bâbord, ayant explosé et tué tous les hommes de l'arrière. Terrible récit dans lequel les hommes meurent de leur propre système d'armes à la technologie insuffisamment maîtrisée, très loin des représentations héroïsées de la chasse aux sous-marins. Cet accident fut loin d'être exceptionnel. Au final, le danger des sous-marins fut cependant moins grand dans la ZAN que celui des mines ou des abordages entre bâtiments alliés¹¹¹.

Les sous-marins allemands mouilleurs de mines entrèrent en lice à compter de mai 1915. En 1916, on recensa 302 mines mouillées dans la ZAN¹¹². Mais le minage fut surtout le fait des Alliés qui posèrent trois barrages successifs dans ce

109 SHD-MV, SS Y 57, *Bouclier*, registre de correspondance du commandant, p. 973 sq.

110 SHD-MV, Bib., 11 T 111, LV Bésineau, *Évolution de la tactique des patrouilles de surface*, *Mémoire de l'École de guerre navale*, 1922, p. 7.

111 SHD-MV, Bib., 12 A 32-3, André Laurens, *La Guerre sous marine*, op. cit., fasc. 6, p. 1243.

112 André Roquebert, *La Marine française dans la zone des armées du Nord*, op. cit., t. II, p. 234.

secteur. D'entretien difficile, ils étaient d'une efficacité relative : les torpilleurs et sous-marins allemands parvinrent à traverser les lignes de mines à la nuit tombée et à marée haute – les courants de pleine mer augmentant l'inclinaison des mines et donc leur immersion –, ou en se servant des bouées lumineuses situées à leurs extrémités pour les contourner. Chacun de ces barrages était gardé de jour et de nuit par des chalutiers armés et des torpilleurs pour qui le risque pouvait autant venir d'une mine amie que d'une ennemie. Dans la nuit du 28 au 29 septembre 1915, le *Branlebas* fut ainsi coulé et cinq hommes tués. Le 24 avril 1916, c'est dans un champ de mines anglaises que le poste arrière de l'*Obusier* fut touché, ce qui tua un homme et en blessa grièvement un autre. Les mines à la dérive étaient détruites à coups de fusil, ce qui constituait une distraction appréciée des équipages.

60

Le combat de nuit entre torpilleurs constituait enfin une situation rare dans laquelle les marins étaient le plus en situation de donner volontairement la mort. Le premier affrontement, qui eut lieu dans la nuit du 22 au 23 août 1915, tourna à l'avantage des Français quand une torpille, lancée de l'*Oriflamme* à environ 1 000 mètres de distance, coula un petit torpilleur de 150 tonnes, le *A-15*¹¹³. Il n'y eut pas d'autre engagement de nuit au cours des huit mois suivants. Entre octobre 1916 et la fin du conflit, les torpilleurs allemands lancèrent une dizaine de raids lors de nuits sans lune, dont seulement quatre donnèrent lieu à des engagements notables, ponctués notamment, dans la nuit du 24 au 25 avril 1917, par la perte de l'*Étendard* touché par une torpille et la mort de tout son équipage. Le premier adversaire était l'obscurité qui rendait difficile le repérage de l'ennemi¹¹⁴. Elle augmentait aussi le risque de méprise et d'abordage. Ainsi, le 21 mars 1918, le *Capitaine-Mehl*, croyant ainsi viser un navire allemand, lança sur le torpilleur britannique *Botha* une torpille qui explosa dans la chaufferie avant, tuant treize marins¹¹⁵. Ce tir fratricide souligne une fois encore la précarité des conditions du combat de torpilleurs. Ces unités avançaient à toute vitesse mais à bord rien n'allait vite : les officiers de pont devaient sans cesse confronter leurs perceptions sensorielles car ils pouvaient être abusés par leurs sens, notamment par la vue. Les ordres qu'ils transmettaient devaient être répétés, les cris, les lampes et les klaxons se révélant souvent insuffisants dans le bruit des machines. Les ordres étaient souvent mal interprétés ou mal exécutés.

113 SHD-MV, SS Ed 53, rapports des LV Wackernie et Le Gall sur l'engagement de nuit du 22 août 1915 ; SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 212, 25 août 1915.

114 SHD-MV, SS Y 333, *Magon*, registre de la correspondance du commandant, p. 916.

115 Henri de Parseval, « engagement du 21 mars 1918 devant Zuydcoote (West Deep), note établie par le capitaine de vaisseau de Parseval d'après son journal de campagne et d'après divers documents personnels », s.d., non publié, document aimablement communiqué par son arrière-petit-fils, Aymeric de Parseval.

Éliminer un bâtiment ennemi, consistait davantage à détruire une machine lointaine qu'à tuer des hommes de près. « L'ardeur homicide¹¹⁶ », qui pouvait être renforcée par une attente prolongée, était tempérée par la volonté, parfois mentionnée dans les rapports, de sauver les naufragés ennemis¹¹⁷. À la volonté humanitaire – secourir des naufragés – ou utilitaire – faire des prisonniers – pouvait s'ajouter le réflexe de solidarité liant les gens de mer¹¹⁸.

Face à leur propre mort, les marins des torpilleurs se trouvaient dans une situation paradoxale : exerçant une mission risquée, ils ne connurent pas la mort de masse du front terrestre. À la mer, une issue fatale pouvait pourtant subvenir d'un simple coup de roulis, tel celui qui fit basculer le second maître mécanicien de l'Étendard le 24 juillet 1914 dans la machine, où il fut broyé¹¹⁹. Sans impliquer d'issue fatale, les blessures étaient fréquentes, de ces marins brûlés au visage par l'explosion d'une lampe à essence destinée au grattage de la peinture¹²⁰, aux glissades ou chutes entraînant contusions, luxations et plaies, sans parler des manipulations diverses occasionnant fractures ou coupures¹²¹. Au combat, le risque de mort fut amplifié par l'utilisation des armes modernes : blessures par balles ou petits éclats par les mitrillages des passerelles et des ponts ; éclatement des obus et torpilles dans des locaux confinés provoquant des hémorragies internes ou l'éclatement des poumons et des viscères ; mort fulgurante de tout l'équipage en quelques secondes dans l'explosion du navire ; agonie par asphyxie et noyade des hommes enfermés dans des compartiments plongés dans l'obscurité tandis que le navire s'enfonce dans les profondeurs¹²²... Dans son rapport du 20 janvier 1915 sur la destruction du *Torpilleur n° 319* par une mine, le commandant Saillard nota, par exemple, que, sur les cinq hommes ayant péri dans la « catastrophe », un seul, « dont une partie du corps projeté par l'explosion », retomba sur le pont, put être « identifié ». Des quatre autres, « déchiquetés » « rien » ne fut « retrouvé »¹²³. Cette évocation macabre rend compte des traumatismes que pouvaient subir les marins qui retrouvaient leurs camarades morts, à l'image du LV Louis Guichard, qui fut le premier à

116 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 347.

117 SHD-MV, SS La 16, cahier de correspondance du vice-amiral Favereau avec le ministre 30 octobre 1914 au 13 novembre 1915, n° 212, 25 août 1915.

118 Alain Corbin, *Le Territoire du vide – L'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, Paris, Flammarion, 1990, p. 11-14.

119 SHD-MV, SS La 27, *Étendard*, rapport du 24 juillet 1914.

120 SHD-MV, SS La 24, 2^e Escadre légère, correspondance reçue 7 août 1914-18 février 1916, rapports du commandant Saillard, août 1914-mars 1916. Voir également : AMD, 4 H 19.

121 SHD, MB (Brest), BR 4^e 1839, Rôle d'équipage de l'*Étendard* pour l'année 1915.

122 Philippe Masson, *La Mort et les marins*, op. cit., p. 340 sq.

123 SHD-MV, SS La 24, Rapport du commandant Ertzbischoff du *Torpilleur 318* du 19 janvier 1915, rapport du commandant Saillard du 30 janvier 1915.

découvrir des corps noyés des hommes de l'Étendard¹²⁴. Cette proximité avec la mort était entourée d'un profond respect et sanctionnée par des honneurs et des récompenses dont la codification ne cessa de se préciser au cours du conflit¹²⁵. On peut estimer que 200 à 250 marins français furent tués ou disparurent en Manche orientale et en mer du Nord. Sur ce total, une trentaine fut victime d'abordages ou d'accidents, et une soixantaine périt du fait des mines. Plus de la moitié des morts et disparus dans des combats navals le furent dans l'explosion d'un seul navire, le contre-torpilleur Étendard. Ces chiffres, probablement sous-estimés en raison des lacunes des sources consultées, sont évidemment très inférieurs aux pertes enregistrées à terre¹²⁶. Mais on peut supposer que, pour les hommes engagés sur ce théâtre, chaque navire qui ne rentrait pas ou chaque homme tué ou disparu représentait beaucoup plus qu'un simple chiffre : la mort des autres, due, en l'espèce, aux fortunes de mer ou, plus rarement, au combat, renvoyait en effet chaque individu à sa propre fin¹²⁷.

62

DES MARINS SANS BATAILLE... ?

Dans un ouvrage publié après-guerre, Louis Guichard rendit bien compte de ce que vécurent probablement les marins engagés en Manche orientale et en mer du Nord : « Si nous ne voyons pas l'ennemi, là, du moins, nous tiendrons son contact, et si nous ne faisons pas la guerre nous aurons la consolation de vivre dans son décor ; il faut savoir se contenter de l'apparence du bonheur¹²⁸ ». Apparaît ici un condensé saisissant de l'expérience vécue par ces hommes qui furent intensément mobilisés pour et dans la guerre, mais ne participèrent effectivement que rarement à des combats. Au terme de cette incursion dans leur univers, peut-on esquisser quelques comparaisons, analogies ou différences avec celui des « poilus » ?

Les marins apparaissent indéniablement sensibles à la « culture de guerre¹²⁹ ». Les sources attestant de cette mobilisation idéologique provenant des seuls

124 *Bulletin Officiel de la Marine*, 1915, 2^e semestre, 22 juillet 1915, p. 28 (extrait de l'ordre du jour transmis à la famille) ; 27 juillet 1915, p. 48 (application à la marine de la loi du 2 juillet 1915) ; 1^{er} semestre 1916, loi du 27 avril 1916, p. 49 (remise du diplôme d'honneur applicable à la marine).

125 Albert Chatelle, *Dunkerque pendant la guerre 1914-1918*, *op. cit.*, p. 79-80.

126 SHD-MV, SS Ed 26, EMGM, 4^e section, personnel militaire, État des effectifs au 1^{er} mars 1918 : au 1^{er} mars 1918, les forces navales de la Zone des Armées du Nord comprenaient 2 788 hommes, dont 896 pour les chalutiers, 1 229 pour les torpilleurs de Dunkerque et 663 hommes pour les autres torpilleurs.

127 Philippe Bonnichon, « Attitudes devant la mort à l'âge moderne : témoignages de marins français », dans *L'Homme, la santé et la mer*, *op. cit.*, p. 297-315.

128 Louis Guichard, *Au large*, *op. cit.*, p. 167.

129 Stéphane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, *14-18, retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000, p. 114.

officiers, il convient cependant d'être nuancé. Les distances sociales ne furent pas abolies par le conflit et l'intensité de l'engagement patriotique était peut-être différente selon le grade ou le statut. Cette approche n'est d'ailleurs pas contradictoire avec l'analyse de Frédéric Rousseau, expliquant que « les contemporains ignorèrent la question de la ténacité car, pour eux, l'endurance, la patience, l'obéissance étaient des évidences¹³⁰ », largement intériorisées ou structurées par des rituels et des règles propres à l'institution militaire. En l'occurrence, l'organisation précise de la vie à bord et la fatigue des patrouilles sans cesse recommencées paraissent assez comparables aux travaux, exercices permanents et marches de nuit décrites, par exemple, dans les cahiers de Louis Barthas affecté en Artois en février 1916¹³¹.

Dans ce contexte, pour ce qui est des combattants terrestres, Emmanuel Saint-Fuscien a émis l'hypothèse d'un pacte hiérarchique entre soldats et officiers, reposant sur l'obéissance entière au combat en contrepartie d'une certaine permissivité à l'arrière. Il a également souligné que la promiscuité dans les tranchées avait pu favoriser un certain assouplissement des relations¹³². En ce qui concerne les marins des torpilleurs, les sources consultées sont trop lacunaires pour tenter d'esquisser une évolution semblable. Mais il apparaît clairement que la promiscuité, induite par le petit tonnage du torpilleur, et l'impératif de cohésion à la mer, ont plutôt conduit les commandants à une application « bienveillante » des règlements, d'ailleurs encouragée par la hiérarchie. L'attention accordée par le commandement à l'alimentation, au suivi de la correspondance et aux permissions est indéniable. Bien sûr, il faudrait, pour aboutir à des conclusions plus solides, explorer le fonctionnement de grands bâtiments, comme les cuirassés engagés en Méditerranée. Le champ de recherche reste ici largement ouvert.

En ce qui concerne l'évolution des tactiques, on peut également noter quelques similitudes entre la mer et la terre. Tout au long du conflit, les belligérants rivalisèrent d'ingéniosité, par exemple avec le développement de tactiques aéromaritimes, de même que le combat d'infanterie moderne fut progressivement inventé sur le front terrestre¹³³. En mer, l'une des difficultés principales tout au long du conflit semble cependant avoir été l'écart entre la

130 Frédéric Rousseau, « La Grande guerre, pratiques et expériences », rapport de synthèse du colloque de Craonne-Soissons, demi-journée « les expériences combattantes », novembre 2004, <http://www.crid1418.org/doc/textes/rapport_rousseau_colloque_craonne.pdf>, p. 6.

131 *Les Carnets de guerre de Louis Barthas*, op. cit. : voir, par exemple, le 8^e cahier, p. 231.

132 Emmanuel Saint-Fuscien, *À vos ordres ? La relation d'autorité dans l'armée française de la Grande Guerre*, Paris, EHESS, 2011.

133 Michel Goya, *La Chair et l'acier. L'Armée française et l'invention de la guerre moderne*, Paris, Tallandier, 2004.

vitesse croissante des bâtiments et la lenteur des communications au sein et entre les navires. La fréquence des erreurs de repérage, des collisions accidentelles ou des tirs fratricides est à cet égard frappante. Les marins, comme les fantassins, durent affronter les conséquences de la guerre mécanique moderne sans disposer souvent d'autres moyens de détection et de transmission que les sens humains. En mer comme à terre, la guerre de 1914-1918 marqua enfin le franchissement d'un seuil dans les atteintes corporelles externes et internes¹³⁴.

64 C'est justement au combat que les spécificités du service à la mer apparaissent pleinement. Les équipages de torpilleurs ne pouvaient compter que sur eux-mêmes. Le soutien fourni par les forces côtières ou par l'aviation restait aléatoire, et souvent peu efficace. Les dangers étaient multiples, difficiles à repérer et pouvaient autant venir de l'ennemi que d'une méprise – ou d'une mine – amie. Cette « petite guerre » était faite d'engagements violents, mais brefs et rares. En Manche orientale et en mer du Nord, l'expérience fut finalement probablement assez proche de celle de Giovanni Drogo, le héros du *Désert des Tartares*, de Dino Buzzati, de garde soir après soir au fort Bastiani, devant le désert souvent masqué, comme la mer devant Dunkerque, par les brumes du Nord : « une simple bataille lui eût suffi, une seule bataille, mais sérieuse, charger en grande tenue et pouvoir sourire en se précipitant vers les visages fermés des ennemis. Une bataille et ensuite, peut-être, il eut été content toute sa vie¹³⁵ ».

134 Stéphane Audoin-Rouzeau, « Au cœur de la guerre : la violence des champs de bataille pendant les deux conflits mondiaux », dans Stéphane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, Christian Ingrao, Henri Rousseau (dir.), *La Violence de guerre (1914-1945)*, Bruxelles, Éditions Complexe, 2002, p. 73-97.

135 Dino Buzzati, *Le Désert des Tartares* [1940], Paris, Robert Laffont, 1984, p. 94.

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 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-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*