

numéro

20

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

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

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

Ib Borde : 979-10-231-1208-5



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

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii^e siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Gennes 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**

*La guerre sur mer :
enjeux et stratégies de pouvoir*

LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE FACE AUX ENJEUX DE LA GUERRE MARITIME

Christian Borde

Maître de conférences en histoire contemporaine

Université Lille Nord de France/ULCO, HLLI, Boulogne-sur-Mer

La coopération entre la marine marchande et la marine de guerre pendant la Première Guerre mondiale n'a pas suscité beaucoup de travaux universitaires spécifiques, sauf exceptions récentes¹. C'est encore plus vrai pour le cas français². Pourtant, la convergence des histoires navale et maritime nous paraît constituer une modalité de relecture essentielle non seulement des guerres européennes ou coloniales, mais aussi de l'économie générale des entreprises maritimes. Nous envisageons ici le point de vue du Comité central des armateurs de France (CCAF) sur les enjeux de la guerre maritime, en nous appuyant sur ses papiers conservés aux Archives nationales du monde du travail à Roubaix (ANMT). Le CCAF est l'organisation professionnelle régie par la loi de 1884 qui regroupe depuis 1903 la grande majorité des entreprises de toute taille, armateurs et propriétaires de navires de mer³. Mais ce point de vue d'un lobby très actif, porte-parole d'une profession, est examiné en fonction des impératifs dictés par deux autres sphères institutionnelles concernées par la guerre sur mer : la Marine nationale et le gouvernement de la France en guerre qui représentent la puissance publique à laquelle la loi donne le droit d'imposer aux entreprises maritimes une prestation d'activité par réquisitions.

- 1 Lamar Cecil, *Albert Ballin, Business and Politics in Imperial Germany, 1888-1918*, Princeton, Princeton University Press, 1967 ; Nicholas A. Lambert, *Planning Armageddon: British Economic Warfare and the First World War*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 2012 ; Eric J. Osborne, *Britain's Economic Blockade of Germany, 1914-1919*, London/New York, Frank Cass, 2004.
- 2 Jean de Préneuf, « L'évacuation par voie maritime des réfugiés belges des ports du Nord et du Pas-de-Calais. Octobre 1914-février 1915 », dans *Revue du Nord*, n° 405, « La Première Guerre mondiale dans le Nord de la France et en Belgique : nouvelles recherches », avril-juin 2014. Un ouvrage non universitaire mérite d'être cité pour la qualité de sa documentation et de son illustration : Marc Saibène, *La Marine marchande française 1914-1918*, Paris, Marines Éditions, 2011.
- 3 Christian Borde, « La création du Comité central des armateurs de France (13 janvier 1903) : enjeux internationaux et nationaux du lobbying maritime français (1891-1906) », dans *La Marine marchande française de 1850 à 2000, Revue d'Histoire Maritime*, n° 5, p. 221-237.

Pour l'armement maritime confronté à la guerre, les enjeux sont considérables, nombreux et divergents. Les politiques et les militaires veulent avant tout gagner la guerre alors que les armateurs – aussi patriotes soient-ils – veulent d'abord continuer à gagner de l'argent et pérenniser leur affaire. Le devoir du CCAF est de garantir les intérêts de ses membres, de les informer et de maintenir l'unité de l'organisation patronale en galvanisant les plus indécis et en contenant l'impétuosité de certains autres⁴. Lorsque les gouvernements lui sont favorables, il peut, par conviction ou par tactique, espérer participer à l'élaboration et l'application de la loi dans ses moindres détails, étant donnée la grande technicité du commerce maritime. Mais c'est par un lobbying extrêmement discret qu'il exerce son action au Parlement, dans les ministères, voire dans les services administratifs.

92

Nous limiterons cette première approche à deux enjeux essentiels, en laissant de côté ceux liés à la main-d'œuvre maritime, aux assurances et aux projets de reconstitution de la flotte marchande. Pour commencer à cerner les modalités de coopération entre la Marine nationale et le CCAF, nous étudierons d'abord la gestion des réquisitions et affrètements, puis la protection des navires de commerce contre les sous-marins, avant d'examiner comment les bénéfices de cette collaboration se délitèrent peu à peu jusqu'à la réquisition générale de février 1918.

LE COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE AU SERVICE DE LA MARINE NATIONALE

Le système des réquisitions permet de mettre des navires de commerce et de pêche à la disposition de la Marine. C'est celle-ci qui exécute les réquisitions réglées par une loi de 1877⁵ et un règlement d'administration publique de la même année⁶, modifiés respectivement en 1898⁷ et 1900⁸. Tous ces textes font une distinction très stricte entre les réquisitions militaires de l'armée de Terre qui n'ont lieu qu'en cas de mobilisation partielle ou générale, et les réquisitions des navires de commerce et de leur matériel d'armement qui peuvent être effectuées par l'autorité maritime sans limitation de temps et de lieu, c'est-à-dire même en l'absence de mobilisation et même hors de France. Dès 1915, le CCAF réalise que

4 Christian Borde, « Le Comité central des armateurs de France au service de ses adhérents, 1903-1928 », dans Danièle Fraboulet et Pierre Vernus (dir.), *Genèse des organisations patronales en Europe (19^e-20^e siècles)*, Rennes, PUR, 2012, p. 269-278.

5 Loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *Journal Officiel* (désormais *JO*) du 6 juillet 1877, p. 5053.

6 Décret du 3 août 1877 et règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *JO* du 14 août 1877, p. 5782.

7 Loi du 17 juillet 1898 modifiant la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, *JO* du 19 juillet 1898, p. 4459.

8 Le titre VII du décret du 8 mai 1900 modifie la loi de 1877.

la réquisition partielle ou totale de la flotte marchande peut être prolongée bien après la fin des hostilités et par conséquent nuire aux affaires de ses adhérents. Il tente donc de limiter ces réquisitions dans le temps et éventuellement de retarder la réquisition générale en maintenant un dialogue constant avec les ministères. Grâce à cette attitude, il obtient des aménagements de la législation. Une circulaire du 24 juillet 1915 du ministre de la Marine, Victor Augagneur, assouplit la loi de 1877⁹. C'est désormais une commission locale, composée d'officiers et d'un représentant du propriétaire qui fait l'inventaire du navire et des travaux nécessaires au moment de sa dérégulation, sous le contrôle des services de l'Intendance maritime. Chaque armateur peut ainsi espérer récupérer son navire en temps et en heure, et en bon état relatif. Puis, en octobre 1915, le CCAF obtient qu'une convention type soit produite pour les conditions de la réquisition des dragueurs arraisonneurs ou bâtiments auxiliaires¹⁰. Localement, les administrateurs de la Marine tentent de briser la solidarité des armateurs en présentant directement à certains d'entre eux des conventions de réquisition particulières. En réaction, le CCAF explique à ses adhérents qu'il faut adopter une réponse commune, ce qui embarrasse le ministre de la Marine. En effet, la rue Royale possède peu de marge de manœuvre pour négocier avec les armateurs qui lui sont indispensables pour les transports de l'Armée navale.

La Marine a besoin de transporter entre Cardiff et ses ports points d'appui¹¹ 126 000 tonnes de charbon tous les mois, soit 1,5 million de tonnes annuelles¹², et cela jusqu'à la fin de la guerre. Le 8 janvier, la Commission centrale des marchés ayant lancé l'appel à la concurrence, le ministre de la Marine envoie l'appel d'offre au CCAF qui le communique à ses adhérents transporteurs de charbon. Le trafic nécessiterait une flotte de ligne de 36 cargos entre 2 000 et 3 000 tonnes de port en lourd, ce qui est le type le plus courant à l'époque. Contrairement à ce qu'on pourrait supposer, les armateurs français ne peuvent pas assurer ces transports de « charbons nationaux ». Ils avancent que les réquisitions qui ont commencé en 1914 ne leur ont laissé qu'un tonnage restreint. Or, c'est précisément pour éviter d'avoir recours à la réquisition générale qu'il qualifie de « moyen brutal », que le ministre s'adresse à eux. En réalité les armateurs charbonniers ne veulent pas abandonner les trafics qui permettent d'occuper leurs navires avec des frets plus rémunérateurs. Le CCAF leur attribue un but plus présentable que la course au profit : « Maintenir les relations commerciales

9 Circulaire (Marine) du 24 juillet 1915, Procédure de la levée des réquisitions de navires, *Bulletin officiel de la Marine*, vol. 132, n° 22, p. 38-39.

10 ANMT, 52AS/470-2, *Convention pour les navires charbonniers, chalutiers dragueurs de mines et navires de servitudes*.

11 Cherbourg, Brest, Marseille, Toulon, Bizerte, Alger, Oran et Sète.

12 ANMT, 52AS/470-2, Extrait des notes de séances, 14 janvier 1916.

entre la France et divers pays et permettre à notre pavillon de se montrer dans les mers où il est de l'intérêt national que notre prestige et notre influence ne disparaissent pas¹³ ».

94 Soucieux d'économiser les deniers publics, le ministre, l'amiral Lucien Lacaze¹⁴, propose un contrat d'affrètement avec un taux uniforme du fret alors que le mouvement général du marché international des frets connaît une hausse très forte. Ainsi, entre Cardiff et Marseille le prix de la tonne de charbon transportée est passé de 17 à 77 francs. Mais, après avoir expliqué au ministre qu'il « faut tenir compte des conditions du marché¹⁵ », le CCAF n'hésite pas à jurer que jamais un seul armateur « ne songera à demander pour un transport dont il pourra se charger pour l'État la parité des taux de fret qu'il pourrait obtenir sur le marché libre¹⁶ ». Le ministre de la Marine ne renonce pas et suggère aux armateurs de disposer de la facilité de charger librement des marchandises de retour vers l'Angleterre. La réponse est catégorique : ce serait perdre du temps et donc de l'argent que de charger vers des ports français alors que le trafic charbonnier est si rémunérateur. Le dialogue reste courtois et serein, mais logiques économique et militaire ne peuvent être conciliées. La rue Royale n'en semble pas émue et va plus loin en invitant l'organisation patronale à désigner un ou deux délégués permanents auprès de ses services : « Une telle institution, en facilitant grandement les relations entre les armateurs et mon administration, aurait certainement pour effet de préparer aussi la solution des nombreuses difficultés qu'à créées au commerce maritime l'exercice des réquisitions¹⁷ ». Tout ce que la Marine nationale peut espérer, c'est un affrètement au jour le jour et au prix fort, « comme le font tous les exportateurs de charbons ». Devant cet état de fait, le ministre ne peut que brandir, sans succès, l'arme de la réquisition générale. Le CCAF rétorque que la mesure paralyserait l'industrie et le commerce, et par conséquent les fabrications indispensables à la Défense nationale, et également qu'elle favoriserait les pavillons neutres¹⁸.

En mars 1916, le CCAF est obligé par la rue Royale de renouveler auprès de ses adhérents le recensement des navires réquisitionnés. Il rappelle – quelque peu agacé – que « pour le tonnage réquisitionné, la Marine est mieux renseignée que personne » et, que si elle s'en donnait la peine, elle « obtiendrait le tonnage

13 *Ibid.*, Entrevue avec le ministre de la marine, 17 janvier 1916.

14 Lucien Lacaze (1860-1955), ministre de la Marine du 29 octobre 1915 au 2 août 1917.

15 ANMT, 52AS/470-2, Entrevue avec le ministre de la Marine, 17 janvier 1916.

16 ANMT, 52AS/391-1, Le président du CCAF au sous-secrétaire d'État (désormais SSE) à la Marine, Service des transports maritimes, 4 mars 1916.

17 *Ibid.*

18 ANMT, 52AS/470-2, CCAF au ministre de la Marine, 4 août 1916.

possédé par l'armement français et laissé à sa disposition »¹⁹. De fait, c'est pour l'affrètement ou les prestations au profit de services spécialisés effectués par les armateurs pour le compte d'autres ministères, que la rue Royale perd un peu pied. Le dysfonctionnement tient au grand nombre de départements ministériels concernés et à la multitude d'administrations spécialisées au sein de chacun de ces ministères. En voici la liste en ce printemps 1916 : outre la Marine nationale via le Service des affrètements et transports, on traite avec six ministères : les Travaux publics (Ponts et Chaussées et Chemins de fer de l'État), le Commerce et l'industrie (services postaux, ravitaillement civil, importation, exportation), la Guerre (Intendance militaire, Poudres et salpêtres), les Colonies (services maritimes et possessions d'outre-mer), les Finances (Tabacs) et l'Agriculture (bétail, phosphates et nitrates)²⁰. De ce « mille-feuilles » naît une grande confusion dans la pratique administrative de l'économie de guerre qui, même si elle n'est pas l'apanage de la marine marchande²¹, s'oppose à la simplicité et à l'efficacité consommées de l'art du commerce maritime.

Pour tenter d'y mettre fin, le Comité des transports maritimes (CTM) est créé au début de mars 1916. La mission de l'amiral Lacaze est de suivre la politique alliée qui consiste à « discipliner, en vue d'en obtenir le rendement maximum, les éléments de puissance économique et maritime »²². Face à la raréfaction des navires et à la hausse persistante des frets, il n'est plus question d'une liberté économique qui ne peut être maintenue sans contrôle, d'autant plus que ce contrôle strict des importations et de l'emploi des navires est déjà réalisé en Grande-Bretagne et en Italie. L'idée sous-jacente du gouvernement est de contrôler le trafic maritime en utilisant les compétences éventuelles du CCAF pour régler les difficultés et conflits éventuels. Mais le CCAF ne se laisse pas instrumentaliser, et refuse de devenir un simple service du contentieux des affrètements de l'État²³. Le CTM, composé de représentants du ministère et d'un seul délégué des armateurs²⁴, est fortement militarisé par la présence de

19 ANMT 52AS/391-1, CCAF au SSE à la Marine marchande. Comité des transports maritimes, 24 mars 1916.

20 *Ibid.*, CCAF au SSE à la Marine marchande, 24 mars 1916.

21 Pour une vue générale sur la complexité de l'organisation administrative pendant la Première Guerre mondiale, voir, outre l'ouvrage classique de Pierre Renouvin, *Les Formes du gouvernement de guerre*, Paris, PUF, 1925, François Bock, « L'exubérance de l'État en France de 1914 à 1918 », *Vingtième Siècle*, n° 3, juillet-septembre 1984, p. 41-51; Anne-Laure Anizan, « 1914-1918, le gouvernement de guerre », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 22, janvier-avril 2014, <<http://www.histoire-politique.fr>>.

22 Décret instituant un Comité des transports maritimes, 29 février 1916, *JO* du 2 mars 1916, p. 1684.

23 ANMT, 52AS/391-1, Président du CCAF au SSE à la Marine, Service des transports maritimes, 4 mars 1916.

24 Décret du 1^{er} septembre 1916 portant nomination de membres du Comité des transports maritimes, *JO* du 3 septembre 1916, p. 7926.

membres de l'armée de Terre ; c'est moins la courroie de transmission de la Marine que du ministère de l'Armement. Dès novembre, Anatole de Monzie dénonce à la Chambre des députés le caractère « velléitaire » de cette « simple commission [...] installée dans le lieu même où se réunissait jadis le Comité de salut public²⁵ ». Le consensus est finalement trouvé autour de la notion de centralisation. Il s'agit de placer sous une même autorité tous les services de transports terrestres, fluviaux et maritimes, ainsi que les ports, ce qui est décidé par le décret du 18 novembre 1916 qui crée une Direction générale des transports et importations²⁶. Elle est placée sous la direction d'Albert Claveille, précédemment directeur des chemins de fer de l'État, qui était chargé de la direction générale des fabrications au sous-secrétariat d'État à l'artillerie et aux munitions. Fin novembre, la Marine exige que le Comité des transports maritimes se tienne en rapports permanents avec le directeur général de la nouvelle commission des transports et importations²⁷, ce qui est une manière de sceller sa disparition. Certains armateurs sont donc pour la première fois directement en relation d'affaires²⁸ avec l'administration de la Marine qui dirige les navires sans tenir compte des préoccupations de leurs armateurs. Jusque là, beaucoup ont considéré la réquisition comme une manière de faire des affaires *comme d'habitude*.

LA PROTECTION DES NAVIRES DE COMMERCE VUE PAR LE CCAF

Second enjeu qui préoccupe à la fois les armateurs et la Marine nationale, l'armement défensif des navires de commerce est l'occasion d'échanges d'informations nombreux entre les deux institutions. Le Comité central avait été en 1911 le truchement de la sécurisation de la navigation des sous-marins français en publiant sur ses deniers personnels une brochure contenant les consignes ministérielles destinées à éviter les abordages entre les submersibles et les navires de commerce²⁹. Pendant la guerre, il continue bien entendu ce rôle de relais qui peut témoigner de son souci du bien public, en faisant parvenir à ses adhérents, à partir de 1915, plusieurs instructions secrètes de la Marine

²⁵ JO du 24 novembre 1916, p. 3471.

²⁶ Décret déléguant le directeur des chemins de fer de l'État dans les fonctions de directeur général des transports et importations, JO du 19 novembre 1916, p. 9944.

²⁷ Arrêté relatif aux rapports entre le CCTM et la direction générale des transports et importations, JO du 21 novembre 1916, p. 10078-10079.

²⁸ Décret du 5 février 1916 qui permet au Chemin de fer de l'État de régler ses opérations d'achat de charbon (avances de 15 millions à la fin de 1914 pour la vente de charbon aux particuliers).

²⁹ Comité central des armateurs de France, *Réglementation et signaux relatifs aux sous-marins. Pour les côtes de France, d'Algérie, de Tunisie et d'Indo-Chine. Ce document doit se trouver à bord de tous les navires d'un tonnage brut supérieur à 25 tonnes (Décision ministérielle du 26 mai 1911)*, 1911.

nationale « visant différentes mesures susceptibles d'être prises pour la défense des navires de commerce³⁰ ». Elles s'inspirent souvent des mesures particulières prises par tel ou tel armateur.

Il faut constater simplement que, le péril ayant été mésestimé par les armateurs, le secrétaire du CCAF partage avec ses adhérents une grande stupeur quand surviennent les premières attaques. Il indique cependant en avril 1915 que la Marine prend des mesures « pour enrayer les exploits de ces dangereux engins³¹ ». En 1915, l'état-major général de la Marine surveille constamment les lieux où les navires de commerce sont guettés par les sous-marins aux carrefours des routes maritimes : au large de l'île de Wight, Beachy Head, Alprech, Antifer et Cherbourg. L'effet le plus positif de ce dispositif de surveillance étroite par un grand nombre de petits bâtiments est surtout de permettre de recueillir les équipages après la destruction de leur navire par les sous-marins. Les armateurs de pêche participent aussi à la lutte anti-sous-marine en fournissant des filets dérivants de plusieurs kilomètres de long, utilisés normalement pour capturer harengs et maquereaux, qui pratiquent désormais la pêche aux *U-Boote*.

Les équipages sont prêts à se défendre plus directement au sein de certains petits armements qui ont déjà expérimenté la militarisation de leurs navires dès août 1914. Ainsi, les deux remorqueurs de la chambre de commerce de Calais ont été réquisitionnés comme « arraisonneurs » et armés de canons dès le début de la guerre. Après avoir été démilitarisés pour assurer le trafic particulièrement dense du port et de sa base britannique, ils demandent à être réarmés en avril 1915 de deux canons, huit revolvers et quatre fusils pour six hommes d'équipage³². La maison Delmas frères, de La Rochelle, se fait l'écho des plaintes de ses capitaines qui regrettent de ne pas avoir à bord « un ou deux canons » pour armer les huit steamers qui lui restent, deux autres étant réquisitionnés par la Marine, et bien sûr équipés de canons³³. Les grandes compagnies semblent plus circonspectes. Par exemple, les Chargeurs Réunis rappellent que « les pièces d'artillerie modernes sont des outils délicats et compliqués et qu'il serait donc utile de connaître comment la Marine envisage cette question » ; la compagnie fournit au CCAF une liste des 21 navires susceptibles d'être équipés de pièces d'artillerie³⁴.

Le 28 avril 1915, le Comité central communique au sous-secrétaire d'État aux transports la liste des armateurs au commerce qui veulent obtenir un armement défensif pour leurs navires, soulignant que ceux qui en demandent

30 ANMT 52AS/429-2, CCAF à la chambre de commerce d'Oran, 3 mars 1917. Ces instructions secrètes ne figurent pas au dossier.

31 *Ibid.*, CCAF à la Société nouvelle d'armement, 12 avril 1915, *ibid.*

32 *Ibid.*, Chambre de commerce de Calais au CCAF, 22 avril 1915.

33 *Ibid.*, Delmas frères au CCAF, 15 avril 1915.

34 *Ibid.*, Chargeurs réunis au CCAF, 14 avril 1915.

le font « timidement d'ailleurs ». Mais le Comité rappelle que ce serait sortir de son rôle « s'il se mêlait de suggérer aux autorités militaires les moyens ou les dispositions d'offensive à adopter contre l'ennemi³⁵ ». Il convoque d'ailleurs l'avis de certains membres du CCAF – dont un vice-président qui n'est pas nommé³⁶ – tous officiers généraux ou supérieurs de la Marine en retraite – qui ne sont pas favorables à l'armement défensif. Aussi, lorsqu'il expose sa doctrine à la rue Royale en août 1915³⁷, le CCAF met en avant un argument purement juridique : un navire de commerce armé n'est pas couvert par les garanties du droit international de la guerre sur mer sur les bâtiments civils. Et les victimes ou leurs familles pourraient éventuellement se retourner contre l'armateur d'un tel navire engagé sans préavis par un sous-marin. L'état-major semble avoir été convaincu que le dispositif recèle plus d'inconvénients que d'avantages, aussi le ministre de la Marine réaffirme-t-il son opposition par deux dépêches les 14 mai et 29 juillet 1915³⁸. Le SSE se contente d'indiquer le 1^{er} mai 1915 au CCAF les routes à suivre pour permettre aux navires qui se rendent dans les ports de la Manche et de la mer du Nord d'éviter les sous-marins³⁹. La convergence dans l'indécision entre la Marine et le CCAF est donc particulièrement remarquable. On comprend que certains adhérents du Comité commencent à s'exaspérer. Pour les Chargeurs Réunis, « un vapeur de commerce n'aurait-il qu'une chance sur mille de pouvoir, à l'aide de canons revolvers dont il serait pourvu, couler un sous-marin allemand qui se trouverait à sa portée que, dans la lutte sauvage qui a lieu maintenant sur mer comme sur terre, c'est un devoir de lui fournir cette chance⁴⁰ ». Même si certains capitaines réclament avec véhémence que leurs navires soient armés et dotés de la TSF, il n'est pas possible de savoir si l'ensemble de la profession partage cet avis et, en tout état de cause, le CCAF fédère les armateurs et non pas les états-majors de leurs navires.

Face à la menace persistante des *U-Boote*, le ministère de la Marine change de posture. Les 31 octobre et 16 novembre 1916, l'amiral Lacaze communique enfin au CCAF des instructions rassurantes que ce dernier notifie immédiatement à ses adhérents. Paul Houët, capitaine au long cours et secrétaire technique du Comité, précise que les pièces embarquées doivent désormais répondre au développement de l'artillerie des sous-marins. La Marine a installé des canons

35 *Ibid.*, Jean-Baptiste Étienne, armateur à Nantes, 17 mai 1915.

36 Il s'agit d'André Babeau, président de la Société générale des transports à vapeur (Marseille), capitaine de vaisseau de réserve, commandeur de la Légion d'honneur en 1910 au titre du ministère de la Marine.

37 ANMT, 52AS/429-2. CCAF à Depeaux, 3 août 1915.

38 À notre connaissance non publiées au *Bulletin officiel de la Marine*, sans doute pour des raisons de secret militaire.

39 ANMT, 52AS/429-2. CCAF au SSE à la Marine marchande, 1^{er} mai 1915.

40 *Ibid.*, Depeaux au CCAF, 11 juillet 1915.

de 90, de 105, de 150 mm, voire de calibres supérieurs, sur les grands navires. Les bâtiments armés d'artillerie défensive sont désormais confrontés à des tirs de 7 000 mètres et plus⁴¹, ce qui n'a plus de commune mesure avec les échanges de tirs rapprochés de quelques centaines de mètres de 1914-1915. En janvier 1917, le CCAF demande aussi que les navires soient convoyés et indique simultanément que les négociations se poursuivent entre les amirautes française et britannique pour organiser ces convoys. Dans la pratique, logique commerciale et logistique militaire s'affrontent, autour d'une question toute technique : le différentiel de vitesse entre les escorteurs et les voiliers du convoi qu'ils protègent. Les navires de grande pêche, qui devaient regagner la Bretagne, sont bloqués à Milford Haven et, comme leurs armateurs sont obligés de payer assurance et équipage, ils réclament une escorte⁴². L'escorte de tant de petites unités à voiles paraît compliquée, car elles sont souvent distancées dans les convois ou peu disciplinées⁴³. Les Britanniques ont ainsi interdit la navigation des grands voiliers dans la Manche, en revanche celle des petites unités est demeurée libre, les vapeurs du commerce remorquant les voiliers au sein des convois, sous la protection des patrouilleurs. Certes, la marche des vapeurs est légèrement retardée, mais l'ensemble des navires demeure solidaire. En France, la Commission de la Marine marchande de la Chambre des députés considère que ce remorquage aggraverait les risques. Après la mise en place des convois, le CCAF change complètement de doctrine sur l'armement défensif et l'explique en ces termes à un petit armateur breton :

Vous exprimez l'avis qu'un bon canon de 47 placé sur chaque navire dans un convoi serait de nature à éloigner les attaques des Allemands. C'est tout à fait l'opinion du Comité des armateurs qui, depuis plus de deux ans, a insisté maintes fois auprès du ministère de la Marine pour demander l'armement défensif des navires de commerce. Depuis l'arrivée au ministère de l'amiral Lacaze, cet armement a été entrepris⁴⁴.

Ce revirement témoigne en fait d'une communauté de vue nouvelle avec la Marine nationale : pour inciter les armateurs à se mettre en convoi, la rue Royale leur garantit une ristourne de 25 % sur la prime d'assurance d'État et un accord pour les sursis demandés aux inscrits pêcheurs⁴⁵.

⁴¹ *Ibid.*, CCAF à Eugène Chauvelon, armateur à Nantes, 6 janvier 1917.

⁴² *Ibid.*, Visite de Jacques Marchegay au commandant Laurent, chef du service des patrouilles, 14 septembre 1917.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Ibid.*, CCAF à Y. Lasbleiz, armateur de voilier à Loguivy-de-la-Mer (Côtes du Nord), 20 juillet 1917.

⁴⁵ *Ibid.*, Secrétaire technique du CCAF au Syndicat des armateurs à la grande pêche de Saint-Malo-Saint-Servan, 22 février 1917.

En dehors du lobbying parlementaire, le CCAF peut espérer exercer une autre forme d'influence directe et plus efficace en faisant fonction de conseil privilégié du ministre ou du sous-secrétaire d'État chargé de son secteur d'activité. Au milieu de l'année 1916, la flotte purement commerciale en service, ce que le CCAF appelle « le tonnage vapeur-disponible », ne représente plus que le tiers du tonnage de 1914. Son format a été réduit de deux manières. Tout d'abord, certains navires sont internés dans les ports ennemis, bloqués en ports neutres ou alliés, détruits par les mines ou par les bâtiments ennemis ; la seconde diminution est due aux réquisitions et aux affrètements pour les besoins de la défense nationale⁴⁶. Alors que la Marine soumet aux armateurs une nouvelle convention de réquisition⁴⁷ et que le gouvernement organise le CTM, le CCAF met en place en son sein une Commission des réquisitions qui se réunit du 14 février 1916 au 8 novembre 1917⁴⁸. Les armateurs discutent dans ce comité fantôme de leurs intérêts, sans états d'âme, comme il convient à des hommes d'affaires. On peut, grâce à ces délibérations, connaître les véritables intentions et stratégies du lobby maritime, dépouillées des arguties et éléments de langage utilisés pour communiquer avec l'État. Les armateurs développent un arsenal d'exigences et de possibilités de recours juridiques qui démontrent leur pugnacité mais aussi leur indifférence aux exigences de la République en guerre. On discute ferme sur les frets, la charte-partie à conclure, les surestaries⁴⁹ et la dépréciation des navires, sans s'embarrasser de toutes les précautions et finesses de la négociation avec le ministre de la Marine.

Entre avril et janvier 1917, la commission interne du CCAF ne semble plus se réunir, peut-être en raison des manœuvres de la rue Royale visant à diviser le front uni des armateurs. Leur difficulté à trouver une position commune est exprimée par le président de la commission, reconstituée en 1917 : « Il est indispensable pour les armateurs d'agir d'un commun accord et de réclamer des conditions uniformes pour les réquisitions des navires de même catégorie⁵⁰ ». En janvier 1917, la Marine a entamé avec plusieurs armateurs des négociations relatives à l'établissement d'une convention pour les conditions d'exécution des réquisitions de navires de commerce et le règlement amiable des indemnités correspondantes. Le CCAF énonce clairement le rapport de force désormais

46 ANMT, 52AS/470-2, CCAF au ministre de la Marine, 21 juillet 1916.

47 ANMT, 52AS/470-1, séance du 15 février 1916.

48 *Ibid.*, La séance du 14 février 1916 est présidée par Henri Estier ; les membres en sont : G. Breton, J. Bureau, E. Canu, J. Dal Piaz, R. Japhet, A. Mousnier, M. Robert, J. Stern, R. Verneaux, Williamson, délégué par M. Brichaux de la Compagnie des vapeurs charbonniers.

49 Les surestaries sont les dommages-intérêts dus pour retard dans le chargement ou le déchargement du navire.

50 ANMT, 52AS/470-1, séance du 3 janvier 1917.

établi : « Si la Marine veut bien entrer dans les vues des armateurs, le Comité s'emploiera à recommander à tous ses adhérents l'adoption des conditions convenues⁵¹ ». Le décret du 15 février 1918, qui décide la réquisition générale de la flotte de commerce⁵², fait passer l'initiative au sous-secrétaire d'État à la Marine marchande⁵³. Depuis l'arrivée au pouvoir de Clemenceau le 17 novembre 1917, le ministre de la Marine, protecteur naturel des marins et des armateurs, n'est plus l'exécutif des réquisitions, remplacé par le député socialiste Fernand Bouisson qui n'a cessé de lutter à la Chambre contre les thèses du CCAF depuis 1916. En septembre 1918, il livre à Clemenceau son opinion sur la tactique du Comité des armateurs. Il les désigne d'abord comme des « milieux intéressés⁵⁴ », puis, plus abruptement, comme « nos adversaires de la première heure ». En fait, il a tenté par tous les moyens d'éviter le contact direct avec le CCAF et ne communique avec lui que par voie de presse : « Je connais trop l'esprit d'intransigeance et ses habitudes d'incorrection dans la discussion, dont la lettre du 5 septembre vous donne une preuve manifeste⁵⁵ ». Le président du Conseil a remis à son sous-secrétaire d'État cette lettre dans laquelle le CCAF dénonce ses « allégations inexactes » au Parlement⁵⁶. Bouisson est très conscient des intentions réelles du lobby mais tente de manipuler les armateurs pris individuellement. L'accord se fait finalement en élaborant une charte-partie, c'est-à-dire le contrat de transport maritime par excellence qui lie les chargeurs aux armateurs. En adoptant une relation commerciale normalisée avec les armateurs, l'État rassure en grande partie les entreprises soumises à la réquisition et évite la plupart des conflits de droit maritime qui se multipliaient à l'envie. Les conditions et la rémunération du transport des cargaisons sont définies à l'avance sans que disparaissent les contraintes liées à la réquisition ou à l'affrètement qui concernent l'utilisation des navires. Grâce à ce compromis acceptable, le CCAF peut continuer à se draper dans le « souci du bon renom de la France » porté sur les océans par le pavillon de la marine marchande. Pourtant, les enjeux de la guerre à outrance ne permettent plus d'appliquer les principes d'anticipation du commerce maritime, même si la cohésion de l'organisation patronale en sort renforcée⁵⁷.

51 *Ibid.*

52 Décret du 15 février 1918 relatif à la réquisition de la flotte marchande, *JO* du 16 février 1918, p. 1638.

53 *Ibid.*, articles 2, 4 et 5.

54 ANMT, 52AS/470-2, le commissaire des transports maritimes au président du Conseil, 25 septembre 1918.

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*, CCAF au président du Conseil (Clemenceau) sur les allégations « inexactes » de Fernand Bouisson, 5 septembre 1918.

57 Christian Borde, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale (1917-1921) : innovation, nationalisation ou américanisation ? », dans Silvia Marzagalli et Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XVI^e au XX^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

Du côté de la Marine et du gouvernement, l'improvisation et le tâtonnement dominant tant dans la défense des navires que dans la gestion de la flotte de commerce affrétée ou réquisitionnée. Mais ces tâtonnements favorisent de véritables négociations dans lesquelles personne ne peut affirmer publiquement détenir les solutions, d'autant plus que celles-ci ne peuvent émerger qu'à un niveau supérieur, international, celui de la coalition. Certes, le modèle anglais est largement utilisé, mais c'est l'irruption de la puissance maritime américaine qui met à bas la traditionnelle coopération de la Marine et des armateurs et milieux d'affaires dans un complexe militaro-maritime dont l'histoire reste à faire. Contrairement à ce que le concept de flotte auxiliaire pourrait laisser présumer, les enjeux de la Première Guerre mondiale liés à la marine marchande ont été essentiels, amplifiés par le radicalisme économique des États-Unis⁵⁸ et du monde britannique⁵⁹ qui vont jusqu'à pratiquer cette « dictature du shipping⁶⁰ » qui est finalement adoptée par la France, la grande différence avec la situation qui prévaut outre-Manche et outre-Atlantique étant que la construction navale nationale est en France paralysée et confisquée par l'effort de guerre terrestre.

Le bras de fer entre *lobby* marchand, Marine nationale et gouvernement se poursuit dans la période de sortie de guerre, puis dans l'Entre-deux-guerres. Toujours soucieux d'anticiper, le CCAF participe ensuite très directement à l'élaboration d'un projet de charte-partie pour les réquisitions réalisées par les derniers gouvernements de la III^e République, puis par celui de l'amiral Darlan. Le retour de l'Amirauté dans la gestion de la réquisition de la marine marchande⁶¹, et à la tête de l'État lui-même, participe entre 1940 et 1942 du « pragmatisme altérable au gré des circonstances⁶² » des Collaborationnistes ou des indécis. Il marque également un retour souhaité de la coopération entre Marine et lobby maritime, au détriment de la primauté du politique au sein d'une démocratie vaincue.

58 Benjamin W. Labaree, William M. Fowler Jr., John B. Hattendorf, Jeffrey J. Safford, Edward W. Sloan, Andrew W. German (dir.), *America and the Sea: A Maritime History*, Mystic (Conn.), Mystic Seaport, 1998, p. 477-509.

59 Hugh Murphy, « The British Shipbuilding Industry during the Great War: A Contextual Overview Incorporating Standardization and the National Shipyards, 1916-1920 », *International Journal of Maritime History*, vol. 24, n° 2, décembre 2012, p. 19-68.

60 Christian Borde, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale... », art. cit., p. 84-88.

61 Robert. L. Melka, « Darlan Between Britain and Germany », *Journal of Contemporary History*, avril 1973, p. 57-80.

62 Martin Laberge, « Darlan », *Dictionnaire des ministres de la Marine*, Paris, SPM, 2011, p. 230.

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*